

Graf Ferdinand von Zeppelin

Ein Mann der Tat


STATE UNIVERSITY OF IOWA
LIBRARY.



Date Due

Library Bureau Cat. No. 1137





Exzellenz Dr. ing. Graf Ferdinand von Zeppelin,
General der Kavallerie z. D.

Graf Ferdinand von Zeppelin

Ein Mann der Tat

> Redliches Streben, treue, unverdrossene, ausharrende Arbeit und frisches, fröhliches Gottvertrauen führen sicher zu einem guten Ziel.
> Daniel Sanders.

Von

A. Vömel

Mit 16 Kunstdruck-Beilagen

Verlag von Johannes Blanke

Emmishofen (Schweiz) 1908. Konstanz (Baden).

Seiner Exzellenz

Herrn Dr. ing. **Graf Ferdinand von Zeppelin**

General der Kavallerie
und General à la suite Sr. Majestät des Königs von Württemberg

in aufrichtiger Verehrung und herzlicher Verbundenheit

zugeeignet

vom Verfasser.



Vorwort.

Es bedarf kaum eines Wortes zur Einführung dieser kleinen Lebensskizze des Grafen Zeppelin. Denn unser Volk interessiert sich nicht nur für seine geniale Erfindung, sondern auch für seine edle Persönlichkeit. Hauptsächlich dachte ich bei dieser schlichten Darstellung an unsere Jugend. Für sie vor allem ist der Graf ein herrliches Vorbild.

Wenn der kühne Luftschiffer es übrigens oft ausgesprochen hat, daß er ohne den Trost und Halt in seinem engsten Familienkreise sein großes Werk nicht habe vollenden können, so möchte ich es nicht unerwähnt lassen, daß auch dieses Werkchen ohne die freundliche Beihilfe der Seinigen nicht in solcher Weise zustande gekommen wäre.

Emmishofen, den 1. August 1908.

A. Vömel.

Inhaltsverzeichnis.



Die Eltern des Grafen.

> Wer seiner Väter gern gedenkt, lebe so, daß er an deren schöne Reihe sich würdig anschließt. Goethe.

Die Familie von Zeppelin entstammt dem deutschen Norden. Im Jahre 1246 wird zum erstenmal ein Dorf Zepelin in Mecklenburg genannt; dort ist auf einem herrschaftlichen Gute ihr Stammsitz. Erst im 18. Jahrhundert wurde ein Teil dieser ritterlichen Familie nach Süddeutschland verpflanzt, indem König Friedrich von Württemberg die beiden Brüder Johann Karl und Ferdinand Ludwig in seine Dienste nahm. Beide wurden in den Grafenstand erhoben und gelangten zu hohen Ehren. Ein Sohn von Ferdinand Ludwig, Graf Friedrich von Zeppelin (geb. 1807), ist der Vater vom Grafen Ferdinand. Er verheiratete sich im Jahre 1834 mit Amalie Macaire d'Hogguer von Konstanz. Diese gehörte einer alten französischen Refugié-Familie an. Ihr Großvater Jacques Louis Macaire de l'Or erhielt vom Kaiser Joseph II. im Jahre 1785 die Dominikaner Insel und richtete daselbst eine Kattunfabrik ein. Dort entstand später das jetzige Inselhotel. Auch kaufte Macaire zu Anfang des vorigen Jahrhunderts das Landgut Girsberg in der Gemeinde Emmishofen, und zwar von Herzog Friedrich von Württemberg, dem nachmaligen König.

Sein Sohn David verheiratete sich mit Coraly d'Hogguer von St. Gallen. Dies sind die Großeltern unseres Luftschiffers. Bei ihnen auf der Insel in Konstanz verlebte er sonnige Jugendtage. Madame Coraly Macaire war eine kluge und äußerst liebenswürdige Frau. Durch ihre Herzensgüte gewann sie sich große Sympathien. Namentlich verstand sie es, die Weihnachtsfeste gar lieblich zu gestalten. Gewöhnlich lud sie dazu einen größeren Kreis ihrer Bekannten ein. Und jedesmal ersann sie eine neue originelle Idee.

Wir versuchen nun, uns in Kürze ein Bild der Eltern unseres Grafen Ferdinand zu machen.

Sein Vater, Graf Friedrich von Zeppelin, war vor seiner Verheiratung Hofmarschall des Fürsten von Hohenzollern-Sigmaringen. Seine Familie verkehrte schon frühe mit der Familie Macaire in Konstanz in freundschaftlicher Weise. So lernte Graf Friedrich seine nachmalige Gattin, Amélie Macaire, kennen und führte sie am 30. November 1834 als vielgeliebte Lebensgefährtin heim. Es war eine sehr glückliche Ehe.

Graf Friedrich war ein welterfahrener, fein gebildeter Mann, ein richtiger Edelmann. Und dabei war er eine einfache, schlichte, liebenswürdige und gottesfürchtige Persönlichkeit. Er hatte einen offenen Sinn für alles Schöne und Ideale in Kunst und Natur. Er war eine Dichterseele durch und durch, wie uns eine hübsche Sammlung von Gedichten beweist. Dichter von Ruf zählten auch zu seinen Freunden, so Lenau, Schwab, Alexander von Württemberg u. a. Als Landwirt in Girsberg beteiligte er sich persönlich an den Arbeiten; er führte selbst den Pflug und dergl. Morgens war der Graf der Erste auf dem Platze. Daneben war er ein großer Jäger; und kein noch so schlimmes Wetter, Kälte oder Hitze, Sturm oder Regen und Schnee konnte ihn hindern, diesen seinen Liebhabereien zu huldigen und gleichzeitig in sein Gemüt aufzunehmen, was die Natur ihm an Schönem, Nützlichem und Lehrreichem bot.

Die Mutter unseres Grafen Ferdinand war eine Frau von ganz besonderer Anmut und gewinnendstem Liebreiz. Dabei hatte sie einen sehr lebendigen Geist und ein reges Interesse für Menschen und Dinge und ein stets wohlwollendes Urteil. Ihr reiches, weiches Gemüt war gepaart mit fröhlicher Heiterkeit und gesundem Humor. Mit liebevollem Verständnis versenkte sie sich in die kindlichen Phantasien, die Gedanken und Interessen ihrer Kinder. Es war ihr eine Herzensfreude, sich ihnen zu widmen und ihr Spiel zu teilen, als wäre es auch ganz ihre Sache. Und so weihten die Kinder sie denn auch ganz in ihr kleines Tun und Treiben ein.

Frühe schon — 1852 — starb diese herrliche Mutter und zwar in Montpellier, wo sie unter ärztlicher Leitung die letzten Monate ihres Lebens zubrachte. Es ging ihrem Tode eine mehrjährige Leidenszeit voraus, und damit waren bange Sorgen für den Vater und auch tiefe ernste Eindrücke für die gräflichen Kinder verbunden.



Jugendbildnis der Mutter des Grafen Zeppelin.

(Nach einer Originalzeichnung.)

Aus solch fruchtbarem Boden und selten günstigen Verhältnissen erwuchs die Persönlichkeit unseres Grafen. Sein Lebensbild wird uns zeigen, daß er das glücklich veranlagte Kind dieser trefflichen Eltern war. Ihr Bild, das des Vaters sowohl, als auch das der Mutter, finden wir in ihm in schönster Harmonie verbunden wieder.

„Dieu défend le droit," das ist der Wahlspruch der Vorfahren unseres Grafen. Ein passenderes Wort ließe sich kaum auch für ihn selber und sonderlich für sein Lebenswerk finden. Denn Gott hat in der Tat auch sein Recht verteidigt.



Die Jugendzeit.

Einen Knaben kennt man an seinem Wesen, ob er fromm und redlich werden will. Sprüche Salomo.



Am 8. Juli 1838 ward Ferdinand von Zeppelin auf der „Insel“ in Konstanz geboren. Als ihm genau 70 Jahre später an derselben Stätte die Stadt Konstanz den Ehrenbürgerbrief feierlich überreichte, sagte der Graf: „Ich bin ein Kind meiner Zeit und meiner Vaterstadt, mit der ich so eng verknüpft bin. Hier habe ich so viel Lehren empfangen, die ich für mein jetziges Tun brauche. Schon frühe habe ich den Fischen und Enten im Kanal zugesehen, habe die verschiedenen Bewegungen der Schiffe verfolgt und den vom Wind geführten Rauch beobachtet.“ Wer hätte es damals wohl geahnt, daß dieses sinnige Kind nach einem halben Jahrhundert der Erfinder des Luftschiffes werden würde? Aber es ist charakteristisch für den Grafen und sein Werk, was er als Knabe beobachtet hat! Nicht von Menschen, sondern vom Schöpfer selbst hat er gelernt. Bei ihm, in der großen Werkstatt der Natur, ist er in die Schule gegangen. Von dem großen Künstler droben hat er sich den Gedanken in die Seele senken lassen, der für unsere Kulturgeschichte von so unvergleichlicher Bedeutung werden sollte.

Auf der „Insel“ im Hause der Großeltern Macaire bewohnten seine Eltern einen Flügel über den Bädern, bis ihnen dann der Großvater Macaire den „Girsberg“ schenkte. Dorthin siedelte die Familie über. Und zwar wohnte sie daselbst im Sommer und im Winter, nachdem das Haus zu diesem Zweck umgebaut worden war.

Hier war es nun, wo Graf Ferdinand mit seinen beiden Geschwistern Eugenie und Eberhard eine überaus glückliche Kindheit verlebte in liebevoller und weiser Erziehung und sorgfältigster Pflege. An dieses schöne Fleckchen Erde knüpfen sich seine schönsten Jugenderinnerungen. Hier stählte er sich

in den Bergen und auf dem See die körperliche Kraft zu der Leistungsfähigkeit, die wir noch heute an ihm bewundern. Schon frühe machte der treffliche Vater seine Kinder auf alles aufmerksam. Er selbst war ein großer Kenner und Liebhaber der Natur und verstand es auch, auf die anregendste Weise den Beobachtungssinn dafür zu wecken. Bei jeder Gelegenheit, bei Spaziergängen, auf dem Felde und im Walde, bei der Arbeit und der Erholung belehrte er sie. So wurde alles lebendig bei den Kindern. Und Tiere und Pflanzen allerlei Art fanden ihr größtes Interesse. Auch mußten die Kinder in ihren Freistunden dem Vater behilflich sein bei seinen Arbeiten; so z. B. bei seiner bedeutenden Schmetterlings- und Käfersammlung, die er durch eigene Raupenzucht immer frisch ergänzte und durch Tausch bereicherte. Diesen Raupen mußten die Kinder fast täglich das nötige und so verschiedenartige Futter suchen.

Auch in die landwirtschaftlichen Arbeiten wurden die Kinder eingeführt. Sie mußten selber Hand anlegen. Säen, pflanzen, begießen, heuen, Garben binden, Heu laden, dreschen u. dergl. mehr waren ihnen ganz geläufige Dinge. Jedes hatte seinen kleinen, selbst zu bebauenden Gemüsegarten, dessen Erträgnis sie selbst in die Küche und in die Nachbarschaft trugen und sich dadurch ein kleines Taschengeld verdienten.

Einst löste der junge Graf Ferdinand den Senn bei den Kühen ab, er führte die Tiere auf die Weide; ehe er's sich versah, war ihm die ganze Herde draus gelaufen den Girsberg hinunter zur Landstraße hin. Aber der kleine Graf wußte sich zu helfen; er lief schnell auf die Leitkuh zu, führte sie zurück und alsbald folgten alle andern nach.

Alle Spiele der gräflichen Kinder, zumal im Freien, im Sommer und im Winter, entsprangen teils der kindlichen Phantasie, die dort reichliche Nahrung fand, teils waren sie das Umsetzen in die Tat von dem, was sie lasen und lernten. Zu diesen Zwecken mußte ihnen alles dienen, was ihnen im Hause oder draußen unter die Hand kam und brauchbar erschien. So gaben sie z. B. auch eine Zeitlang Girsberger Zeitungen heraus. Und zwar hatte jeder von den dreien seine eigene Zeitung, worin er seine Beobachtungen mit allerlei Zeichnungen und Aufsätzchen wiedergab. Die des Grafen Ferdinand hieß: „Girsberger Luftzeitung". Die Kinder trieben alles gemeinsam, Lernen, Arbeiten, Spielen, so viel es irgend anging, und waren dadurch im Herzen, im ganzen Sein und Streben eng verbunden.

Frühe wurde auch die Vaterlandsliebe geweckt und genährt. Die schöne Bodenseeheimat und ihr deutsches Vaterland erschienen ihnen wie ein Paradies auf Erden, an dem sie mit ganzer Liebe und Begeisterung hingen.

Gottesfurcht, unbedingter Gehorsam, Liebe zu Gott und Menschen, besonders zu den Eltern und untereinander, Offenheit und Wahrheitsliebe, Treue und Dankbarkeit waren die Grundlage und das Ziel ihrer Erziehung. An den Eltern hingen die Kinder mit großer Dankbarkeit, Liebe und Verehrung. Es war ihnen ein wirklicher Schmerz, wenn ihnen als Strafe versagt wurde, den Eltern kleine Dienst- und Handreichungen erweisen zu dürfen.

Die Stille des ländlichen Lebens auf Girsberg wurde in den Jahren 1848 und 1849 durch die badische Revolution unterbrochen. Damals trat dem jungen Grafen zum erstenmal im Leben kriegerisches Treiben entgegen. Es war, als der Prinz von Preußen, der spätere Kaiser Wilhelm I., die badischen Insurgenten vernichtete und sie zum Teil in die Schweiz trieb. Gleichzeitig kam der Bruder seines Vaters, Graf Wilhelm, der als österreichischer Jägeroffizier bei der Erstürmung von Brescia 1848 durch den Schuß eines Insurgenten das Augenlicht verloren hatte, von Italien an den Bodensee. Der Prinz von Preußen begegnete ihm in seiner herzgewinnenden Weise, als er erfahren hatte, daß ein verwundeter österreichischer Offizier dort weile. Graf Wilhelm von Zeppelin war in jenen Jahren öfters längere Zeit auf Girsberg. Trotz seiner Blindheit erweckte er namentlich bei der Jugend durch sein freundliches, liebenswürdiges Benehmen allezeit Freude. Und seitdem hat er sein herbes Geschick durch ein langes Leben hindurch mit wunderbarem Gleichmut, dessen Wurzeln in seinem festen Gottvertrauen liegen, getragen.

Der Unterricht der gräflichen Kinder lag in seinen ersten Anfängen fast ausschließlich in den Händen der trefflichen Mutter. Sie wurde dabei unterstützt durch den Lehrer Sauter in Emmishofen, der später als Notar in der thurgauischen Bodenseegegend eine bekannte Persönlichkeit war. Wie sehr die Grafen ihm ihre Dankbarkeit bis ins spätere Alter bewahrten, zeigte sich z. B. auch daran, daß sie ihm zu seiner goldenen Hochzeit eine freundliche Aufmerksamkeit erwiesen.

Später traten Hauslehrer im gräflichen Hause ein. Zunächst, wohl nur für kurze Zeit, ein älterer Mann, J. Kurz mit Namen, aus Ravensburg, von einfacher Bildung, aber kindlichem Sinn. Er betrieb das Lernen



Der Vater des Grafen.
(Nach einer Photographie.)



Die Mutter des Grafen.
(Nach einem Gemälde.)

mehr spielend mit den Kindern. Sein Unterrichten und Erziehen war etwa nach Basedow'scher Methode. Dann kam der württembergische Theologe Robert Moser. Er blieb für etliche Jahre der Erzieher der Grafen und sein geistiger Einfluß war von großer Bedeutung für sie. Auch Moser, der später mehrere württembergische Pfarrstellen inne hatte, darf demnächst seine goldene Hochzeit feiern. In seinen zu Anfang der 80er Jahre im Selbstverlag erschienenen Lebenserinnerungen („Auch ein schwäbisches Pfarrersleben. Zugleich ein Beitrag zur Pädagogik und Pastoraltheologie") schildert er seinen Einzug auf Ober-Girsberg. Er sagt dort u. a.: „Es war der 20. August 1850. Ein Portal von hochgewachsenen Pappeln kündigte von fern den adeligen Herrschaftssitz an. — Als ich die leichte Anhöhe erreicht hatte, auf der zwischen Rebgeländen eingeschlossen Ober-Girsberg liegt, trat ich mit bangem Herzen in den Rayon des Schlosses ein. Vor mir lag das Wohnhaus mit hohem Parterre und hübschem Wohnstock, mit Reben bewachsen und auf dem Dach ein Türmchen mit einer Glocke. Ehe ich an der Treppe ankam, sprangen mir zwei Knaben entgegen und geleiteten mich auf das Zimmer, das ich künftig bewohnen sollte. Begierig hatten sie meine Ankunft erwartet, und musterten nun von Kopf bis zu Fuß die Person und den Aufzug ihres neuen Hofmeisters. — Von Anfang an wich ich von dem Brauche ab, dem Lateinischen alles andere unterzuordnen. Ich räumte auch den Realien das ihnen gebührende Recht ein. Besonders suchte ich auf eine möglichst anziehende Weise, und mit gutem Erfolg, meine Zöglinge in der Geschichte und Geographie zu orientieren. Nach dem Vorgang W. Menzels ließ ich beim Vortrag über die Deutsche Geschichte Preußen entschieden in den Vordergrund treten, für welches ich seit 1848 bleibende Sympathie gewonnen hatte. Zur Geographie benützte ich das Lehrbuch von Roon, und sah, wie die Zöglinge mit Lust und Liebe und mit ausdauerndem Fleiß sich geographische Kenntnisse aneigneten. Die jetzt beliebte Methode, von der Heimat auszugehen und in immer weiteren Kreisen sich auf der Erde umzusehen, hielt ich nicht ein. Im Gegenteil fing ich mit den Meeren und Inseln an. Besondere Sorgfalt verwendete ich auf den deutschen Aufsatz und die Bildung des deutschen Stils. Ich gewöhnte meine Zöglinge an selbständiges Arbeiten und Denken und suchte es so einzurichten, daß ihnen das Lernen nicht entleidete. Als sittliches Bildungsmittel diente mir der Religions-

unterricht und die biblische Geschichte. In diesem Fach liegt der Schwerpunkt des erziehenden Einflusses; und ein Hofmeister, der keinen Religionsunterricht geben dürfte, ist wohl Lehrer, aber nicht Erzieher. Denn alles andere Bilden bleibt auf der Oberfläche. Und es ist wahr, was Goethe sagt, daß jemand, der es zu sehr merken läßt, daß er an uns zu bilden sucht, kein Behagen erregt. Am ungezwungensten verbindet sich, was man zu sagen hat, mit dem Religionsunterricht, und der geht auch allein in die Tiefe. „Gottes Wortes stille Kraft, sie, die neue Menschen schafft, bildet Herz und Sitte." Soweit Pfarrer Moser.

Vor uns liegt ein Aufsatz, den der junge Graf Ferdinand im Jahre 1851, also mit 13 Jahren, seinen Eltern zum Weihnachtsfest geschrieben hat. Er umfaßt 36 Seiten und ist mit einer außerordentlich deutlichen und hübschen Handschrift geschrieben. Herr Moser hatte mit den gräflichen Knaben im Frühsommer dieses Jahres eine Reise durchs Württemberger Land gemacht und dann das Aufsatzthema gegeben: „Die merkwürdigsten Punkte, Schlösser, Ruinen, Wasserfälle, Flüsse, Berge usw., die wir bei unserer Reise in Württemberg miteinander gesehen und besucht haben, sowie Charakteristik der merkwürdigsten Persönlichkeiten, die wir kennen gelernt haben, sollen lebendig und getreu geschildert und dargestellt werden."

Wie sinnig und hübsch hat der dreizehnjährige Ferdinand seine Aufgabe gelöst! Wir geben einige Proben aus der großen Reisebeschreibung wieder: „Nun traten sie (die Wanderer) den Weg auf die Teck an. Es war gerade zur schönsten Jahreszeit, am ersten Juni, einem der schönsten Tage in diesem Jahre. Alles grünte um sie her. Und die Vöglein in dem Walde sangen dem Schöpfer munter ihr Danklied in die Luft hinein. Schafherden weideten am Fuße des Berges. Alles dies erfreute die Wanderer sehr; und als sie in den Wald hineingekommen waren, bemächtigte sich auch ihrer das Gefühl von der Größe und Majestät Gottes, welches jedermann schon empfunden haben wird, der ein Gemüt hat, wie Stöber es beschreibt:

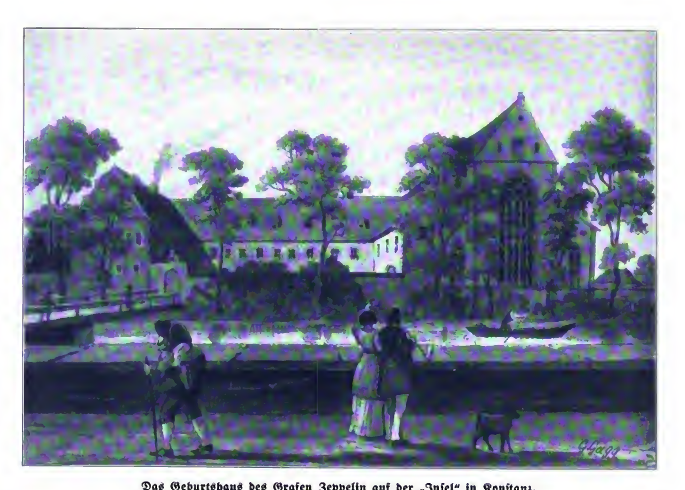
Welch ein Frühling blüht hier oben
Unterm Sonnenlicht hervor,
Welch ein Teppich, reich durchwoben
Mit dem schönsten Alpenflor.
Ist ein Herz dem Himmel offen
Und von seinem Licht durchglüht,
Welch ein Leben, Lieben, Hoffen
Aus dem Glaubensgrund erblüht!"

In Kirchheim wurden die Knaben mit ihrem Hauslehrer, Herrn Moser, und dessen Großmutter, der Frau Hofrätin Mutschler, bei der sie zu Gaste waren, eines Tages zur Tafel der Frau Herzogin eingeladen. Diesen Besuch beschreibt der junge Graf in seinem Aufsatz folgendermaßen: „... Die Türe öffnete sich und es stand eine alte Dame vor ihnen. Sie hatte weiße Haare und ging etwas gebückt. Doch waren ihre Bewegungen sehr graziös. Das Zimmer, in welchem sie sich befanden, war sehr schön. Ein großer Ofen, rechts davon ein Sekretär, auf welchem sehr schöne Sachen standen, als Uhren, kleine Porträts; dann in der Ecke ein schönes, geschnitztes Spinnrad, auf welchem die Frau Herzogin selbst spinnt. Schöne Bilder, Fauteuils rc. machen die Hauptsache der Möblierung aus. Sie sprach und hörte weit besser, als man den Knaben zuvor gesagt hatte. Nun wurde das Essen angesagt, und Frau Herzogin führte die beiden Knaben an der Hand in das Eßzimmer. Während des Essens war sie sehr heiter und sprach viel. Als sie aufstand, nahm sie die Knaben wieder an der Hand; und als sie ihr zu langsam gingen, stieß sie sie vornen mit großer Gewalt aneinander. Ein Beweis, wie rüstig sie bis in ihr Alter geblieben ist. Sie schickte darauf die Knaben in den Garten. Dieser oben auf den Wällen, welche hoch und breit um die Stadt laufen, gelegen, ist sehr schön gehalten und duftet von den herrlichsten Blumen. Die Knaben machten nun ihre Entdeckungsreisen darin und fanden, als sie an das Ende des Gartens kamen, zu ihrer nicht geringen Freude eine Schaukel. Nachdem sie sich ein wenig damit belustigt hatten, lief Eberhard weg, kehrte aber sogleich wieder zurück mit den Worten: „Ferdinand, komm, ein Gartenhaus mit lauter kleinen Glöckchen." Ferdinand sprang hin und fand ein kleines, champignonartiges Häuschen, in welchem eine Menge kleiner Glöckchen von Glas hängen, welche verschiedene Farben hatten. Wenn man an den Pfosten des Häuschens stieß, so gaben die Glöckchen helle Klänge von verschiedenen Tönen von sich, was ein sehr schönes Glockenspiel gab. In dem Garten duftete es von Orangen, Zitronen, Pomeranzen und anderen Bäumen. Nachdem sie sich ein wenig umgesehen hatten, wurden sie hereingerufen, um sich zu verabschieden. Mit großen Pomeranzen beschenkt, kehrten sie froh nach Hause zurück."

„Während des Aufenthalts in Stuttgart gingen wir an einem Nachmittag zu Herrn Grafen von Neiperg, und dann zu Herrn Prälat von Moser, zu welchem wir zu einer Schokolade eingeladen waren, und wurden

sehr freundlich empfangen. Der Herr Prälat ist ein sehr schöner großer Mann. Seine hohe Stirne, schönen Augen, gerader, würdiger Gang, ganz schwarzer Anzug und sein Samtkäppchen lassen alles auf einen Geistlichen schließen. Er war sehr freundlich gegen uns und fragte uns, was wir werden wollten. Er gab uns manche gute Lehren und Ermahnungen. Dann zeigte er uns seine Ahnenbilder, welche er von den Ur-Ur-Ur-Eltern herunterführte. Unter diesen waren auch die Eltern des berühmten Johann Jakob von Moser. Noch zwei andere Bilder zeigte er uns, nämlich Christus am Kreuz und den Tag des jüngsten Gerichts. Beides sind zwei sehr feine und große Kupferstiche. Auf dem ersten ist die ganze Natur in Aufregung, es ist gerade die Zeit der Finsternis. Die Heiligen stehen aus den Gräbern auf, und der Kriegsmann sticht den Heiland in die Seite. Das Bild griff mich sehr an. Noch mehr aber das jüngste Gericht. Ein lichtes Kreuz, an dessen Mitte der Heiland ist, steht in den Wolken. Eine Menge von Engeln umschweben es. Darunter ist die Erde. Die Gräber tun sich auf, und die Toten gehen hervor. Auf jedem einzelnen Gesicht kann man lesen, ob der Mensch selig werde oder nicht. Man sieht nun die, welche der liebe Heiland zu seiner Rechten stellt, frohlocken, die zur Linken jammern. — Die Frau Prälatin ist eine sehr liebenswürdige schöne Frau von mittlerer Größe. Sie ist noch gar nicht alt, obwohl sie schon graue Haare hat. Sie ist noch sehr rüstig, geht überall selbst nachzusehen. Ihre Töchter ahmen sie ganz nach, fast nie legen sie ihre Arbeit aus den Händen. Die kleinste, jünger als der Eberhard, kam strickend uns die Gangtüre aufzumachen. Sie machen die schönsten Arbeiten, und nie macht eine Näherin die Hemden für die Söhne, sondern alles die Töchter."

In einem anderen Abschnitt des Aufsatzes heißt es: „Nach dem Essen fuhr man nach Eßlingen. Eberhard, der unwohl geworden war, blieb mit einigen Damen zurück (in Untertürkheim). Er lag, als wir mit der Eisenbahn an ihm vorüberfuhren, auf einer roten Mantille, einen Sonnenschirm in der Hand auf dem Grase. Er sah wie ein chinesischer Mandarin aus. Gleich, als wir angekommen waren, sahen und hörten wir, wie eine Alb-Lokomotive mit furchtbarem Getöse den Dampf ausließ. Wir sahen da ganz und halb zerteilte Lokomotiven, und man erklärte uns die innere Einrichtung. Wir kamen auch in einen großen Saal, in welchem eine Menge eiserner Maschinen waren. Die meisten Stücke, an welchen wir



Das Geburtshaus des Grafen Zeppelin auf der „Insel" in Konstanz.
(Nach einer Lithographie aus dem Jahre 1838 von Fr. Pecht, gezeichnet von G. Gagg.)

arbeiten sahen, gehörten zu der Maschine des neuen Dampfboots „Wilhelm". Alle diese Maschinen werden durch den Dampf getrieben. Das Hauptrad, welches man uns zeigte, drehte sich in einer Sekunde 300 Mal herum. Es ist unglaublich, was der Mensch mit der Hilfe der Natur vermag."

„Bald traten wir den Weg auf den Lichtenstein zu Fuß an. Eine ordentliche Straße führt an einem Abhange seitwärts hinauf; ehe man ganz droben ist, ist er sehr schön durch die Felsen gesprengt. Wir klingelten und der Verwalter öffnete. Es waren zwei Häuser zu beiden Seiten des Tores. Der Verwalter führte uns zuerst an der Zugbrücke vorbei auf einen Vorsprung, von welchem aus wir am besten sehen konnten, wie kühn das Schloß an den Abgrund auf Felsen hinausgebaut war. In dem Hofe standen an verschiedenen Lücken mehrere Kanonen, dann gingen wir über die Zugbrücke hinein. Gleich dahinter standen ein paar große Kanonen mit Kugeln dabei. Jetzt traten wir in das eigentliche Schloß. Hinter der Tür hing ein Gedicht, vom Herrn Grafen selbst gedichtet, über die Erbauung des Lichtensteins. Gerade vor uns war eine Türe, sie führte in den Rittersaal. Es waren einige Waffen darin aufgestellt und er war prächtig eingerichtet. Dann wurden wir in den altertümlichen Speisesaal geführt. Er war dunkel getäfert, eine Menge Sprüche und Verse waren an die Wand gemalt. Eine kleine Rednerbühne war in einer Fensternische, große Humpen und Trinkhörner hingen von der Decke herab. Nun gingen wir die erste Wendeltreppe hinauf. Da hing im Gang die schöne Rüstung, welche Graf Wilhelm in dem Turniere, welches der Vater und ich gesehen hatten, trug. Es wurden uns noch viele Zimmer gezeigt, viele Bilder hingen darin und in den meisten waren Betten. Man bemerkte letztere jedoch nicht. Der Verwalter öffnete eines, es kam aus der Wand heraus, wie etwa der Deckel eines liegenden Kastens. Es war dasselbe, auf welchem wenige Tage vorher der Dichter Ottmar Schönhut gelegen. Er hatte viele Gedichte auf dem Lichtenstein geschrieben. Wir sahen auch das schöne Bett der Gräfin Theodolinde mit einem grünseidenen Himmel. Das hinterste Zimmer war eine Kapelle mit einer Orgel, darin hielt Gräfin Theodolinde ihren Gottesdienst. Dann ging es lange immer eine Wendeltreppe in den Turm hinauf. Endlich kamen wir unter einen großen blechernen Deckel, er wurde zurückgeschoben und wir standen auf der Spitze des Turmes. Es war ein runder Boden und die

Mauer ragte darüber hinaus. Es sind lauter Zacken darin, und diese Zacken sind mit steinernen Platten bedeckt. Auf der äußersten Zacke ganz am Abgrunde, wo die Bäume unter uns Halme zu sein schienen, drehte sich Graf Wilhelm den Tag, ehe wir droben waren, auf einem Fuß herum. Und ich hätte nicht einen Fuß darauf setzen mögen. Die Aussicht war ganz prachtvoll; gerade unter sich hatte man das Tal, die Häuser kamen uns wie Punkte, die Landstraßen wie Fäden vor. In der Ferne lag eine Menge Ortschaften, nur Reutlingen war hinter einem Vorsprung der Bergkette verschwunden. Als wir die Aussicht gesehen hatten, gingen wir wieder hinunter. An der Wand in der Mitte der Treppe war ein rundes Brettchen. Der Verwalter schob es hinweg und hieß mich in das dahinter vorgekommene Glas sehen. Wie erstaunte ich, ein schönes Schloß zu sehen, es war wie in einem Panorama. Das Schloß war Hohenschwangau in Bayern. Dann wurden die Türen längs der Treppe geöffnet. Jede führte in ein Zimmer, in welchen Steinsammlungen, alte Waffen, indische und persische Mäntel, Turbans waren, auch das Gewehr, welches dem Grafen auf der Jagd zersprang, ohne ihn zu verletzen, und noch eine Menge solcher Requisiten."

Diese Proben aus dem Aufsatz mögen genügen, um zu zeigen, welch ein feiner Beobachter von Natur und Menschenleben schon der Dreizehnjährige war, und auch, wie sich schon damals sein reges Interesse der Technik zuwandte.

Kandidat Moser gab den gräflichen Kindern auch den Konfirmanden-Unterricht und zwar der Tochter Eugenie und dem Sohne Ferdinand. Es war ihm ein Genuß — wie er in seinen „Erinnerungen" schreibt — solch begabten Kindern und empfänglichen Gemütern das Beste und Heiligste, was er hatte, seinen Glauben, anzuvertrauen und ihnen den Weg der Gottseligkeit, den Weg zum Himmel zu zeigen. In Stuttgart wurden sie dann von Stadtdekan Mehl konfirmiert. Dieser ließ der Konfirmation noch einen 14tägigen Unterricht vorausgehen und sagte zu Moser, wenn er in jeder Stunde so viel Freude mit diesen Konfirmanden gehabt habe wie er, so sei er zu beneiden und glücklich zu preisen.

Sonntags wurde von Girsberg aus der Frühgottesdienst des Dekans C. Fr. Steiger in Egelshofen (später in Emmishofen) besucht, von dem Generalsuperintendent Hoffmann in Berlin einmal gesagt hat, er sei „einer

der besten Geistlichen der ganzen Schweiz". Er predigte tief und eindringlich und zugleich praktisch. Und seine Kirche war gewöhnlich so gut besucht, daß später Kommende kaum noch einen Platz fanden.

Neben der Erziehung des Herrn Moser ging diejenige von Seiten der Eltern. Die gräflichen Kinder wurden in Kleidung und Kost einfach gehalten. Auch bei Einladungen mußten sie ein und das andere Gericht vorüber gehen lassen. Sogar an Weihnachten war das Backwerk ausgeschlossen. Auch in Spielsachen war Maß und Ziel. Dagegen lernten sie manches für das praktische Leben. Sie lernten z. B. Vögel ausstopfen. Graf Ferdinand hatte auch eine Hobelbank, auf der er schreinerte. Sein Hauslehrer hielt noch nach Jahrzehnten ein Büchergestell in Ehren, das sein einstiger, nun längst berühmt gewordener Zögling gemacht hatte. Schon früh bildete sich bei der trefflichen Erziehung, welche die gräflichen Kinder genossen, eine Selbständigkeit, ein offenes, freimütiges Wesen und eine Sicherheit im Benehmen aus. Der Hauptschmuck aber war bei allem die Entwicklung eines religiös sittlichen Charakters, die schon damals zu den schönsten Hoffnungen für ihr späteres Leben berechtigte.

Ein rührender Zug aus dem Knabenleben des Grafen Ferdinand soll hier erwähnt werden. Sein Hauslehrer hatte einst eine Predigt zu halten. Und Ferdinand merkte, daß ihn das Studium darauf hart ankam. Da setzte er sich hin und schrieb Gedanken über den Predigttext nieder. Dasselbe tat in einem anderen Zimmer die junge Gräfin Eugenie. Und was die beiden geschrieben hatten, war derart gut, daß Kandidat Moser fast alles für seine Predigt verwerten konnte.

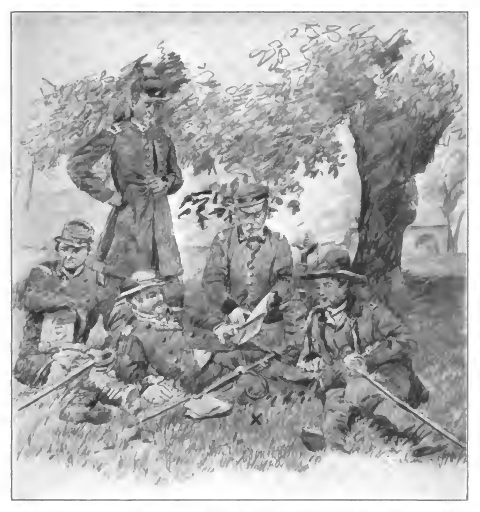
Ein anderes Mal machte Moser mit dem Knaben einen Besuch im Pfarrhause. Die Frau Pfarrer Steiger war in großer Verlegenheit wegen der Sonntagspredigt, da ihr Mann plötzlich erkrankt war. Sie frug den Kandidaten Moser, ob er die Vertretung übernehmen könne. Er gab zur Antwort, er müsse doch zuerst seinen gräflichen Herrn um Erlaubnis fragen. Graf Ferdinand hatte das besorgte Gesicht der Pfarrfrau gesehen. Als sie ein Stück Wegs gegangen waren, lief er zurück und sagte ihr: „Papa wird es gewiß erlauben!"

Eine Bereicherung für das geistige Leben der gräflichen Kinder war der rege Verkehr, den die Familie mit den benachbarten Herrschaften pflegte. Auf Schloß Castel lebte damals die geistreiche und fromme Freifrau

Albertine von Scherer, deren Sinn für alles Schöne und Gute und deren ausgeprägtes kirchliches und christliches Interesse auch für die junge Welt von Wert war. Auch die Familie des russischen Staatsrates von Stoffregen wohnte in der Nähe. Und eine besondere Bereicherung war es, daß die Großmama, Gräfin Pauline von Zeppelin, während ihrer Witwenzeit ihren Sommeraufenthalt in dem unterhalb Castel gelegenen Grünthal hatte. Die alte Dame kam oft schon früh morgens in den Garten nach Girsberg und begrüßte in französischer Sprache ihre Enkelkinder.

So verging die schöne Girsberger Jugendzeit. Dann kam Graf Ferdinand in die oberste Klasse der Realschule nach Stuttgart, während sein Bruder die Lateinschule in Canustatt besuchte. Und beide nahmen ehrenvolle Plätze ein.





Graf Zeppelin mit Kameraden in Amerika, während des Sezessionskrieges.
(Nach einer Zeichnung.)

Der junge Leutnant.

„Furchtlos und treu."



Nachdem der junge Graf die Kriegsschule zu Ludwigsburg absolviert hatte, wurde er zum Leutnant der Infanterie befördert; jedoch schon nach kurzer Zeit zum Besuch der Universität Tübingen beurlaubt. Im Frühjahr 1859 wurde er von dort wegen der Kriegsvorbereitungen zum Ingenieurkorps nach Ulm einberufen und im August des gleichen Jahres als Oberleutnant zum Generalquartiermeisterstab versetzt. Im Jahre 1863 ließ er sich sodann zur Teilnahme am nordamerikanischen Sezessionskriege beurlauben. Vom Präsidenten Lincoln erhielt der Graf damals die Erlaubnis zur freien Bewegung innerhalb der Heere der Vereinigten Staaten. Es ging ihm darum, den Wert eines Milizheeres zu studieren. Er wollte sich vor dem Feind erproben. An Gelegenheit dazu fehlte es ihm nicht. Als er einst ganz allein einen Angriff gegen Stuarts Reiter in die Flanke begleitete, bewies er einen unerschrockenen Mut. Es war ein Wagestück. Seine Geistesgegenwart kam ihm dabei sehr zu statten. Die Kavalleristen der Südstaaten verfolgten ihn heftig. Nur wie durch ein Wunder entging er der todbringenden Kugel oder der Gefangenschaft. Bei St. Paul in Kanada machte er seinen ersten Aufstieg in einem Fesselballon mit. Das regte in ihm den Gedanken an, den Ballon für Kriegszwecke in ausgiebigerer Weise, als es bisher geschehen konnte, zu verwenden.

Auch sonst legte der nordamerikanische Sonderbundskrieg dem jungen Oberleutnant manche ernste Probe auf. Mit zwei Russen und zwei Indianern bildete er einmal eine Expedition, um den Quellen des Mississippi nachzuspüren. Die Forschungsreise verzögerte sich länger, als zu erwarten war. Da ging ihnen der Proviant aus. In einsamer, wilder Gegend, fern von aller menschlichen Kultur, litten sie ernstlich Hunger. Das einzige Eßbare waren Wasserratten, die sie anfangs kochten; als auch das nicht

mehr möglich war, weil ihnen das Wasser fehlte, aßen sie diese Tiere roh und zwar mit dem besten Appetit nach dem bekannten Sprichwort, daß Hunger der beste Koch ist.

Und um den quälenden Durst zu stillen, hielten sie während eines Gewitters einen großen Mantel auf und sammelten darin das Regenwasser.

Der Graf legte übrigens während jener Zeit noch ein Bravourstückchen ab. Er hatte im Sprudel der Niagarafälle die Beobachtung gemacht, daß ein Stückchen Holz zu einer bestimmten Stelle an einen Felsen getrieben wurde. Da sagte er sich, wenn das Holz jene Stelle erreicht, kann ich es auch. Er warf sich ins Wasser und kam glücklich zu dem Felsen. Dort nun hatte er einen prächtigen Blick auf die Fälle. Der Niagara zeigte sich ihm in seiner ganzen majestätischen Schönheit; von keiner andern Stelle aus konnte man ihn so gut betrachten. Auch ein vollständig geschlossener Regenbogen war dort zu sehen, der sich im Wasser schloß und einen feenhaften Anblick gewährte.

Graf Zeppelin kehrte aber nach der Heimat zurück, und auch dort sollte er sich bald im Feuer bewähren. Es war im Jahre 1866, als er am Tage des Gefechts von Aschaffenburg eine dringende Meldung zu machen hatte. Er hatte beim Feind etwas beobachtet, das unbedingt mitgeteilt werden mußte. Aber der stark angeschwollene Main trennte ihn von den Seinen. Was sollte er machen? Die Lage war kritisch. Sollte er sein Leben wagen oder eine ganze württembergische Division preisgeben? Er entschied sich für das erstere. Nach kurzem Besinnen warf er sich in voller Ausrüstung in den reißenden Fluß. Schon schwanden ihm die Sinne, als ihn die Strömung bei einer Biegung ans Land trieb. Das war wieder einmal ein Stücklein gewesen und eine edle Tat dazu. Hoch klang das Lied vom braven Mann in den Reihen seiner Waffengefährten. Und der König verlieh ihm für das Bravourstück, das von so bedeutenden günstigen Erfolgen war, das Ritterkreuz des Militär-Verdienstordens.

Die folgenden Jahre brachten den Grafen in enge Beziehung zur preußischen Armee. Er wurde nach Berlin kommandiert und dem Prinzen Wilhelm, dem jetzigen König von Württemberg, beigegeben, während dessen Kommandierung nach Potsdam zu den Leibgardehusaren. In jener Zeit — 1867 — machte Zeppelin einmal bei den bayerischen Mannövern im Lechfeld im Stabe des Generals von der Tann mit einem seiner Vettern, dem jetzigen



Graf Zeppelin mit seinen Begleitern bei Rückkehr aus dem Urwald.

Generalmajor a. D. C. von Zepelin*), einen gemeinsamen Ritt vom Manöverfelde. Sie kamen an ein sehr breites, tief sumpfiges Gewässer. Trotz der Warnung eines auf der Wiese beschäftigten Bauern suchte der Graf dasselbe nicht zu umreiten, sondern zu überspringen. Sein Pferd erreichte aber nur mit den Vorderfüßen den jenseitigen Rand. Unfehlbar wäre der Reiter in den Sumpf gedrückt worden, wenn er sich nicht über den Kopf des Pferdes hinweg auf die andere Seite geworfen hätte, die Zügel mit sich gezogen und an ihm das Pferd so lange gehalten, bis Hilfe kam, es herauszuretten, was wunderbarerweise gelang. Scherzend ritt Zeppelin weiter.

*) Die norddeutsche Linie der Familie schreibt sich mit e i n e m p.



Im deutsch-französischen Krieg.

Wir Deutsche fürchten Gott und sonst nichts in der Welt. Bismarck.



Es war zu Beginn des für Deutschland so ruhmreich verlaufenen siebziger Krieges, als sich die dritte deutsche Armee in der bayerischen Pfalz befand. Da die Nachrichten über den Aufmarsch der französischen Truppen fehlten, sollte eine starke Kavallerie-Patrouille zu gewaltsamer Rekognoszierung über die Grenze hinausreiten. Zum Führer derselben wurde der württembergische Generalstabs-Hauptmann Graf Zeppelin bestimmt. Seine Begleiter waren vier badische Kavallerie-Offiziere: von Wechmar, von Gayling, von Villiez und Winsloe und vier Ordonnanzen. Es galt durch die feindlichen Vorposten hindurchzureiten. Sonntag den 24. Juli ritt die Patrouille vom Städtchen Hagenbach aus, etwa acht Kilometer von der französischen Grenze, ab. Der Ritt ging zunächst in südlicher Richtung. Die Besatzung der Festung Lauterburg wurde völlig überrascht und der Ort mit geschwungenem Säbel durchritten. Die Zugbrücke über die Lauter und das Tor stand offen. Im Galopp und mit lautem Hurra ging's über die Brücke und zum jenseitigen Stadttor hinaus, ehe die entsetzt auf die Seite gesprungene Torwache sich von ihrem Erstaunen erholen konnte. Eine feindliche Patrouille wurde kampfunfähig gemacht und ihr wichtige Papiere abgenommen. Kurz hinter Lauterburg zerstörten die mutigen Reiter an der nach Hagenau und Straßburg führenden großen Straße die Telegraphen. Gegen Mittag machten sie vor einem elsässischen Dorfe Halt. Die Einwohner mähten Klee für die Pferde und lieferten ihnen gegen Bezahlung Brot und Wein. Nach halbstündiger Rast setzte man den Ritt fort. Etwa um drei Uhr nachmittags war bei dem scharfen Ritt in der Mittagshitze eine zweite Rast



Graf Zeppelin als Bräutigam,
in der Uniform der Königlichen Flügeladjutanten.
(Nach einer Photographie aus dem Jahre 1869.)

für Rosse und Reiter notwendig. Graf Zeppelin ritt mit einem Dragoner in den Ort Fröschweiler hinein, um auszukundschaften und beim Bürgermeister Nachrichten einzuholen. Eben waren die Pferde getränkt, da kam der Graf zurückgesprengt und rief mit lauter Stimme: „Aufsitzen!" Im Nu sind die Offiziere und Mannschaften im Sattel, die Säbel blank gezogen und mit „Hurra" geht es durch den Ort.

Am Ausgang des Dorfes stießen sie auf eine feindliche Kavallerie-Patrouille. Als erster stößt unser Graf mit einem französischen Lancier zusammen. Scharf haut er auf ihn ein. Der verwundete Lancier stürzt vom Pferde und die anderen suchen zu entfliehen. Bei der Verfolgung gelang es dann noch, einen Franzosen zum Gefangenen zu machen. Aber auch Graf Zeppelins Pferd hatte einen Lanzenstich in den Hals bekommen. Da besteigt er das Pferd seines verwundeten Gegners und weiter geht der kühne Ritt. In der Satteltasche fand er später wichtige Mitteilungen über die noch nicht besetzten Grenzorte.

Am Abend kamen sie nach Hunspach an der Linie Weißenburg-Hagenau. Unerschrocken dringt der Graf mit seiner Schar ins Stationsgebäude ein, zerstört den überraschten Beamten die Apparate und nimmt die Depeschen und schriftlichen Aufzeichnungen mit. Dann ging's im Galopp davon. Vom Hagenauer Walde aus sandte Zeppelin einen Offizier mit zwei Dragonern und den gefangenen Franzosen zurück. Glücklich erreichten diese auch die deutsche Grenze. Die übrigen verbrachten die Nacht im Walde. Dicht zusammengeschart lagen die Leute am Boden, ihre gesattelten Pferde hielten sie am Zügel, nur selten unterbrach ein im Flüsterton gehaltenes Gespräch die Sommernacht. In aller Morgenfrühe setzten sie den Ritt nach Hagenau fort. Überall verursachten sie Entsetzen und Furcht. So kamen sie nach Wörth. Dort konnte festgestellt werden, daß in Fröschweiler und Reichshofen das französische 12. Regiment der „Chasseurs à cheval" stände. Das war eine Nachricht von größter Bedeutung. Jeden Augenblick konnten die wagemutigen Reiter nun mit dem Feind zusammenstoßen. Im Wald gegen Elsaßhausen zu wurde etwas gerastet. Auch wurden die Meldungen gesammelt. Dann zerstörten sie den Telegraph auf dem Bahnhof Gundershofen. In der Nähe waren Feinde, in Niederbronn lag das 11. Regiment „Chasseurs à cheval". In der Nähe von Gundershofen lag der Scheuerlenhof. Dort wollte man die Pferde, um sie leistungsfähig zu er-

halten, füttern und tränken. Der Weiler bestand aus mehreren Häusern. Man suchte ihn ab, und da man nichts Verdächtiges fand, kehrte man in einem Wirtshause ein. Ein Posten wurde aufgestellt, die Pferde wurden besorgt und zum Teil in die Scheune gestellt, zum Teil draußen angebunden. Abwechselnd stärkte man sich in der Wirtsstube. Plötzlich erscholl der Ruf der Schildwache: „Raus!" Das tapfere Häuflein sah sich von zwei Eskadrons „Chasseurs à cheval" umzingelt. Man sprang an die Fenster und hinaus auf den Hof. Da erschien auch schon eine feindliche Chasseur-Patrouille. Einigen Reitern gelang es noch, ihre Pistolen aus dem Sattel zu reißen und auf die Franzosen zu schießen. Zwei badische Offiziere wurden schwer verwundet. Als Graf Zeppelin sah, daß jeder weitere Kampf nutzlos sei, sprang er ins Freie. Eine Magd hielt im Hof hinter dem Hause gerade ein gesatteltes französisches Pferd am Zügel. Der Graf riß es ihr aus der Hand und sprengte auf ihm davon. Richtig gelang es ihm auch, den nahen Wald zu erreichen. Zwei Dragoner, die auch entkommen konnten, wurden nachher wieder gefangen genommen. Der Rest der Patrouille leistete zwar tapfere Gegenwehr, mußte sich aber doch ergeben, als zwei von ihnen verwundet worden waren. Zeppelin suchte für sein Pferd einen versteckt stehenden Baum, band es daran und kroch dann zum Teil auf Händen und Füßen in das Dickicht des Wäldchens hinein. Er war froh, daß sein Pferd nicht wieherte und ihn nicht verriet. Nun wurde das Wäldchen von den Franzosen umzingelt, aber merkwürdigerweise fanden sie ihn doch nicht und zogen enttäuscht wieder ab. Die folgende Nacht verbrachte er mehrere Stunden in der Krone eines Baumes. Mehrfach war er nahe daran, vor übergroßer Ermattung einzuschlafen, aber er klammerte sich dann immer recht fest an das Astholz, um nicht herunterzustürzen. Als er vor seinen Verfolgern sicher zu sein glaubte, stieg er herunter und kroch, vorsichtig umherspähend, davon. Auch ein hohes Kornfeld diente ihm als Versteck. Dort fand er am Morgen Leute mit Mähen beschäftigt; er kaufte von ihnen Milch, zerrieb sich Körner und fristete so sein Leben.

Nachdem er zwei Tage und zwei Nächte ohne ordentliche Nahrung und mit nur ungenügendem Schlaf unterwegs gewesen war, gelang es ihm, nach den Sternen seinen Weg richtend, da er seine Karte im Scheuerlenhof zurückgelassen hatte, an feindlichen Patrouillen vorbei die eigenen Vorposten zu erreichen und das Ergebnis seiner wichtigen Erkundigungen in das Haupt-



Der Scheuerlenhof.

(Hier wurde die Patrouille des Grafen Zeppelin von den Franzosen überfallen.)

(Nach einer Photographie.)

quartier nach Karlsruhe zu berichten. Am Nachmittag um fünf Uhr erreichte er bei Schönau die Grenze und bayerische Vorposten. Der damalige badische Generalstabsoffizier von Friedeburg erzählte, er habe den Grafen zu sich auf einen Wagen genommen, dieser sei aber in seinen Armen so fest eingeschlafen, daß er ihn in stundenlanger Fahrt nicht geweckt hätte. Der Graf mußte auf der Straße sogar einmal zwischen zwei französischen Vorposten durchreiten. Dabei kam ihm nicht nur sein schnelles Reiten, sondern auch sein französisch gesatteltes Pferd und sein Helm zu statten, der den französischen ähnlich sah.

Als Anerkennung für seine hervorragenden Leistungen während des Siebziger Krieges erhielt er das Ritterkreuz erster Klasse des württembergischen Kronenordens mit Schwertern, die seltene Auszeichnung des württembergischen Militärverdienstordens, sowie das eiserne Kreuz.

In der Wirtsstube, in welcher die Reiter durch den französischen Überfall so jählings aufgeschreckt wurden, lag damals ein Mägdlein in der Wiege. Die Wirtsleute hießen Lienhardt und stammten aus dem Elsaß. Als später in der ganzen Welt die Erfolge des kühnen Luftschiffers bekannt wurden und auch die Persönlichkeit des Grafen wieder ins Interesse trat, bekam er unter den vielen Briefen auch einen von dem damaligen Wiegenkinde. Es hatte sich nach Amerika verheiratet und schrieb von dort mit gar rührenden Worten: „Wenn wir zu Hause nicht schon dazu erzogen worden wären, die Deutschen zu achten, so hätten Sie, Herr Graf, es uns gelehrt.“ — Unter den tausend und abertausend Sympathiekundgebungen hat den Grafen dieser Brief ganz besonders gefreut.

Eine Familie im Schwarzwald hat ein Hufeisen aufgehoben, das des Grafen erbeutetes Pferd verlor. Die Leute hingen es an die Wand ihres Zimmers und nannten es das „Zeppelinchen“.



Der Regimentskommandeur.

> Ein Segen ruht in schwerem Werke.
> Dir wächst, wie du's vollbringst, die Stärke;
> Bescheiden zweifelnd fängst du's an,
> Und stehst am Ziel, ein ganzer Mann!
>
> Geibel.

en deutsch-französischen Krieg hatte Zeppelin als Generalstabsoffizier der württembergischen Reiterbrigade mitgemacht. Nach demselben wurde er 1872 zum Schleswig-Holsteinischen Ulanenregiment 15 kommandiert. Im Jahre 1874 wurde er Major beim Dragonerregiment 26 in Ulm; 1882 Kommandeur des Ulanenregiments Nr. 19. Der militärische Dienst wurde dann für etliche Jahre unterbrochen, indem der Graf 1885 als württembergischer Militär-Bevollmächtigter nach Berlin kam und daselbst von 1887—1889 als Gesandter und bevollmächtigter Minister im diplomatischen Dienst wirkte. Nicht gerade gerne vertauschte er den Sattel mit dem Diplomatenstuhl. Er ließ sich damals die Zusicherung geben, daß ihm eine Reiterbrigade übergeben werde, sobald ein Krieg ausbräche. 1888 wurde er General à la suite des Königs von Württemberg. 1890 kehrte er dann zu seiner Militärlaufbahn zurück und übernahm als Generalleutnant das Kommando der 30. Kavalleriebrigade in Saarburg in Lothringen. Daß ein Mann wie Zeppelin mit so hervorragenden Gaben auch einen Einfluß auf die ihm unterstellten Offiziere und Mannschaften ausübte, ist von vornherein einleuchtend.

Zeppelin ist vor allem Soldat, und zwar vom alten Schrot und Korn. Tapfer und mannhaft, pünktlich und berufstüchtig. Er kennt nichts anderes als seine Pflicht. Er ist sich stets seiner hohen Aufgaben und seiner Verantwortung bewußt. Er ist streng gegen sich selbst, fern



Graf Zeppelin mit Gemahlin und Tochter in Saarburg.
(Nach einer Photographie aus dem Jahre 1890.)

von aller Weichlichkeit. Und wie er selbst die beste Kraft in den Dienst des Vaterlandes stellt, so verlangt er auch von seinen Untergebenen durchaus Gehorsam, Pflichttreue und Mut. Auf stramme Manneszucht und pünktlichen, gewissenhaften Dienst hielt er als militärischer Vorgesetzter strenge.

Aber es sind ja nicht nur seine soldatischen Tugenden, wodurch er als Regimentskommandeur Bedeutendes leistete, sondern auch durch seine Geistes- und Herzensgaben war er ein leuchtendes Vorbild. So schrieb uns kürzlich ein Freund aus Württemberg: „Während ich 1875/76 in Ulm diente, ist mir öfter im Militärgottesdienst ein Offizier aufgefallen, der, wenn er seinen Platz eingenommen, andächtig ein stilles Gebet verrichtete und nachher aufmerksam der Predigt zuhörte. Das machte immer einen tiefen Eindruck auf mich und war mir eine besondere Freude. Das war der Grund, warum ich mich nach dem Namen dieses Offiziers erkundigte, und ich erfuhr, daß es der Graf Zeppelin sei. Seit jener Zeit habe ich diesen Mann ins Herz geschlossen und ihn verehrt und mich immer aufrichtig gefreut, wenn ich später Gelegenheit hatte, ihn zu sehen."

Zeppelin traf sein Regiment religiös verwahrlost an und er verließ es gehoben. Er hielt nicht nur darauf, daß die Soldaten an gewissen Sonntagen regelmäßig zum Gottesdienst kommandiert wurden, sondern er ließ es auch da und dort an Mahnungen und Aufmunterungen zum Kirchenbesuch an andern Sonntagen nicht fehlen. Und weil er es tat, nicht im Ton des Pharisäers, sondern mit jener sympathischen Milde und Güte, die niemals richten, sondern immer nur voranleuchten und emporheben möchte, so machte es auch Eindruck. Es kam ein andrer Geist in die Leute. Sie sahen nun, daß Christentum mehr ist als eine bloße kirchliche Form, daß es auch zur Tat und zum Leben werden kann in einem Menschen, der es mit seinem Herzen erfaßt hat. Als Zeppelin sein Regiment verließ, ließ sich eine Stimme vernehmen: „Wenn der Herr Graf geht, dann gehe ich auch!" Trotz seiner Strenge und seines soldatischen Ernstes herrschte doch in den Herzen Liebe und Begeisterung für ihn.

Der Graf zu Hause.

Ich aber und mein Haus, wir wollen dem Herrn dienen.

Man hat gesagt: Die Arbeitsstätte ist Graf Zeppelins wahres „zu Hause“, sein „Home“, seine geistige Erfrischungsstätte. Aber dennoch müssen wir von seinem „Zu Hause“ im eigentlichen Sinn des Wortes reden. Und das ist der engste Kreis seiner Familie. Wohl hat er seit Jahren nur besuchsweise in ihr weilen können. Selten waren es Tage, oft nur Stunden, die er frei von aller Arbeit bei den Seinigen war. Diese Entsagung ist der Familie nicht immer leicht geworden. Aber oft hat es Zeppelin öffentlich und im kleinen Kreis ausgesprochen, daß seine Gemahlin und seine Tochter ihn in schweren Zeiten ernster und vielfach angefochtener Arbeit verstanden und liebevoll getröstet hätten. Als einflußreiche Fachleute sein Werk aufgegeben hatten, da haben die beiden heldenmütigen Frauen fest und treu zu ihm gestanden. Das soll ihnen unvergessen bleiben. Hat doch ein Fachmann in der Zeitschrift für Luftschiffahrt sich einst zu dem Satz verstiegen: „Ich bin so frei zu behaupten, daß dieses Zeppelin'sche Luftschiff zu nichts anderem führen wird als zu einem Riesen-Fiasko.“ Solche Äußerungen wurden vom Grafen und den Seinigen wohl empfunden, konnten sie aber nicht irre machen.

In seinem so überaus lieblichen Familienleben war dem Grafen ein frischer Quellort geschenkt für sein nun doch in wachsendem Maße von aller Welt so bewundertes Schaffen. Ohne die Seinen mit ihrer zarten und innigen Liebe und ihrem festen Vertrauen auf sein erfolgreiches Werk hätte der Graf schwerlich sein hohes Ziel erreicht.

Im Jahre 1869 verheiratete sich Graf Ferdinand von Zeppelin mit der Freiin Isabella von Wolff aus dem Hause Alt-Schwanenburg



Gräfin J. von Zeppelin, Gemahlin des Grafen.
(Nach einer Photographie.)

in Livland. Er hatte sie bei Gelegenheit der Hochzeit seines Bruders Eberhard kennen gelernt. Wie sehr ihm diese seine sinn- und geistesverwandte Gattin durch nahezu 40 Jahre gemeinsamen Pilgerlaufes das Leben bereichert und verschönert hat, soll hier nicht näher erörtert werden. Das junge glückliche Paar sollte aber gleich zu Anfang des Ehestandes eine harte Probe bestehen. Denn bereits im nächsten Sommer, Anno 1870, galt es für den jungen Ehemann, seine geliebte Gattin und sein trautes Heim zu verlassen, um hinauszuziehen in Feindesland. Da zeigte sich wieder die Kraft seiner Seele, die auch dies Schwere nicht nur mit Ergebung, sondern mit Mut und Entschlossenheit trug. Daß er das Vordertreffen nicht scheute und auch im heißesten Kampf nur an die Ehre seines Vaterlandes dachte, haben gerade die ersten Tage des Krieges am deutlichsten bewiesen. Schon als Bräutigam sprach er zu seiner Braut von seinem Bestreben, mit dem Pfund wuchern zu wollen, das Gott ihm gegeben. Wie sehr er damit Ernst gemacht hat und den guten Willen in die Tat umgesetzt hat, zeigt sein ganzes späteres Leben, nicht am wenigsten das große Lebenswerk, das ihm für sein Alter sollte aufgespart sein.

Auch eine andere Prüfung wurde dem jungen Ehepaar zunächst auferlegt. Seine Ehe blieb während den ersten zehn Jahren kinderlos. Erst nach dieser Zeit wurde ihm eine Tochter, Hella, geschenkt, die zur großen Freude ihrer Eltern heranwuchs. Während etlicher Jahre war sie Hofdame J. M. der Königin Charlotte von Württemberg, kehrte dann aber wieder zu ihrer leidenden Mutter zurück.

Gräfin Hella verdient um so mehr hier ehrende Erwähnung, als sie gerade in den letzten Jahren dem Grafen bei seinem großen Werke wichtige Dienste geleistet hat. Sie ist ihm oft in der stillen Einsamkeit seiner ernsten Arbeit eine liebe und aufmunternde Gefährtin gewesen; und es war ihr dabei eine Freude, wenn sie an den Arbeiten des Vaters teilnehmen durfte. Den herrlichen Segen, ein glücklicher Vater zu sein, darf der Graf sein eigen nennen. Daneben bleibt aber seiner Tochter noch Zeit zu anderen „Diensten“. Wie hängt die Kinderwelt an ihr! Am Ort ihres Sommersitzes ist sie nicht nur Vorstandsdame der Kleinkinderschule, sondern sie greift auch praktisch ein und steht der Lehrerin beim Warten der Kleinen öfters hilfreich zur Seite.

Neben allerlei Freuden in glücklichen Jahren fehlte es dem gräflichen

Ehepaar an ernsten Heimsuchungen nicht. Dazu gehören nicht nur Krankheiten und Sterbefälle in den beiderseitigen Familien, sondern auch andere tiefgehende Ereignisse. Wie z. B. die Revolution in der baltischen Heimat der Gattin, wobei das herrliche väterliche Schloß mit den vielen Erinnerungen aus der Jugendzeit den Mordbrennern zum Opfer fiel. Welch eine wehmütige Freude war es damals für die Schwergeprüfte, daß ihr gerade vor der Revolution eine alte, vielgebrauchte Familienbibel zugesandt worden war, auf deren ersten Blättern sie die Glaubensbekenntnisse ihrer Väter in herzlichen Worten ausgesprochen fand.

Wenden wir uns nun aber der Häuslichkeit des Grafen noch etwas näher zu. Während seiner Berliner Zeit war sein gastliches Haus an der Voßstraße durch die freundliche Güte und die vornehme Geselligkeit seiner Bewohner vielen der ersten Kreise Berlins besonders lieb. Es war das die Zeit des zweimaligen Thronwechsels (1888). Als Zeppelin aus der Armee schied, nahm er seinen Wohnsitz in Stuttgart. Dort bewohnt er mit seiner Familie, wenigstens den Winter hindurch, das Haus Keplerstraße 19, ein ebenso vornehmes, wie gemütliches Heim. Den Sommer hingegen verbringt er regelmäßig auf dem schöngelegenen Landsitz Girsberg, von dem schon früher die Rede war. Der „Girsberg" hat eine alte Geschichte. Schon im Jahr 1300 wird er als adeliger Sitz in Urkunden genannt. Seine Besitzer haben oft gewechselt. Zu ihnen gehörten im Laufe der Jahrhunderte z. B. auch die durch die Konstanzer Reformationsgeschichte bekannt gewordene Familie Blarer und der Kaiser Rudolf II.

An dieser Stätte seiner Kindheit weilt der Graf besonders gern. Wenn er die ganze Woche in Friedrichshafen-Manzell von früh bis spät mitten drin in einem vielgestaltigen Getriebe war, dann flüchtet er sich wohl über den Sonntag in sein idyllisches Landgut und genießt im Kreise seiner Lieben die wohltuende Stille. Und wie froh und dankbar wird er dort willkommen geheißen, nicht nur von seinen Allernächsten, sondern von seiner ganzen Umgebung! Es ist wohl auf dem ganzen Hofe mit all seinen Leuten kein einziger, dessen Herz dem Grafen nicht in Liebe und dankbarer Anhänglichkeit entgegenschlüge. Der Vielbeschäftigte findet immer noch Zeit für alles, was Haus und Hof angeht. Auch für das Kleinste hat er ein Auge, und mit liebender Fürsorge bekümmert er sich um die verschiedensten Anliegen, die ihm vorgebracht werden.



Gräfin Hella von Zeppelin, Tochter des Grafen.
(Nach einem Gemälde von Michaelis, München.)

Zu seinem „Heim" gehören aber auch seine G ä s t e. Die Zeppelins führen ein gastfreies Haus. Besonders früher, als die Gesundheit der verehrten Hausfrau dies noch gestattete, da weilten im Sommer oft viele Gäste oben auf Girsberg. Denn die lieben Gastgeber handelten nach dem Apostelwort: „Seid gastfrei unter einander ohne Murmeln." Und neben den Logiergästen, die wochenlang dort wohnten, kamen aus der näheren und weiteren Umgebung bei mancherlei Gelegenheiten die Tischgäste. Das Fremdenbuch des Hauses weist allerlei bekannte Namen aus der Umgebung des Bodensees auf. Unter den dem Hause des Grafen verwandten Familien seien außer den beiden nächsten Familien Zeppelin und Wolff die Genfer Familien Fäsch und Necker genannt, Nachkommen der bekannten französischen Staatsmänner. Aber es waren und sind auch e i n f a c h e r e Gäste, die im Heim des Grafen mit der gleichen Liebenswürdigkeit und Herzlichkeit aufgenommen werden. Es ist kein steifer Zwang, der dort herrscht, sondern jene echte Vornehmheit, die eine wohltuende Gemütlichkeit keineswegs ausschließt. Man merkt es bald, den Gastgebern ist es eine Freude, ja ein Bedürfnis, anderen zu dienen und sie zu erfreuen. Und das macht den Aufenthalt in ihrem Hause so überaus angenehm.

Gerne zieht sich der Graf gerade nach offiziellen Festlichkeiten und Ovationen, deren es ja in seinem Leben in den letzten Zeiten so manche gab, in den stillen Kreis seiner Familie und etlicher wirklich vertrauter Freunde zurück. Da ist ihm wohl. Ein warmes herzliches Wort und eine schlichte, ungezwungene Unterhaltung ist ihm Bedürfnis. Nicht gefeiert will er sein, sondern geliebt und erquickt. Und davon ist er überzeugt, wenn er einmal wieder „Gast" ist in seinem lieben Heim.

Die Geschwister des Grafen.

„Siehe, wie fein und lieblich ist es, wenn
Brüder einträchtig bei einander wohnen."
Psalter.

Als das Luftschiff im Oktober 1906 seine wohlgelungenen Probefahrten auf dem Bodensee machte, flog es an einem Nachmittag nahe bei dem Zimmer eines Schwerkranken vorüber, dem durch dieses herrliche, wohlgelungene Schauspiel eine letzte irdische Freude zuteil ward. Wenige Tage darauf, am 30. Oktober 1906, hatte er ausgelitten. Es war Dr. Eberhard Graf von Zeppelin, der einzige Bruder des Grafen, dessen schon bei der „Jugendzeit" flüchtige Erwähnung geschah.

Auch er ist in weiten Kreisen bekannt geworden und zwar durch seine hervorragenden Verdienste um die Gründung und Leitung des Vereins für Geschichte des Bodensees und seiner Umgebung. Wie sein älterer Bruder war er auf der Insel zu Konstanz geboren, am 22. Mai 1842. Mit scharfem Verstande begabt, erwarb er sich leicht umfassendes Wissen auf dem Gymnasium zu Stuttgart und auf den Hochschulen zu Tübingen und Berlin. Seine Laufbahn im Staatsdienst begann er beim Landgericht in Eßlingen, kam dann ins Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten nach Stuttgart, von wo er als Geschäftsträger nach Wien und Florenz gesandt wurde. Der Aufenthalt in Florenz entwickelte besonders in ihm ein feinfühlendes Verständnis für Kunst. Im Jahre 1871 nahm er seine Verabschiedung aus dem Staatsdienst. Im Feldzug gegen Frankreich war ihm die schwierige Aufgabe zugefallen, eine Aufklärungs- und Verschleierungs-Truppenabteilung im oberen Schwarzwald als Zivilkommissär zu begleiten, was er mit hervorragendem Geschick durchführte. Im späteren Verlauf des Krieges führte er in seiner Eigenschaft als Ritter des Johanniter-Ordens zweimal Sanitätszüge bis vor Metz und Paris.

Nachher ließ er sich mit seiner Familie auf Ebersberg in Emmishofen nieder, dem Nachbargut seines Bruders. Somit waren fortan die beiden Brüder im Sommer nahe beieinander und pflegten mit ihren beiderseitigen Familien einen regen Verkehr. Graf Eberhard stellte nun seine ausdauernde Schaffenskraft ganz in den Dienst der Wissenschaften und seiner Heimatgegend am Bodensee, insbesondere seiner Geburtsstadt Konstanz. Von zahlreichen wissenschaftlichen Gesellschaften des In- und Auslandes war er Mitglied. Die Universität Tübingen anerkannte seine bedeutenden Leistungen und ernannte ihn zum Ehrendoktor.

Er war verheiratet mit Freiin Sonnia von Wolff-Stomersee aus Livland. Von seinen vier Söhnen starb einer im Burenkrieg den Heldentod als Hauptmann. Ein anderer ist als Diplom-Ingenieur der Gehilfe seines Onkels in Friedrichshafen.

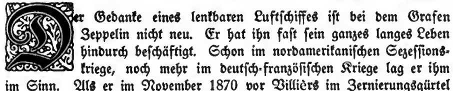
Nach langen, mit großer Geduld getragenen Leiden starb dieser Bruder unseres Grafen. Er hatte sich offenbar das Wort Kaiser Friedrichs auch zum Wahlspruch gemacht: „Lerne leiden, ohne zu klagen."

Reden wir aber vom Bruder des Grafen, so soll auch seine noch lebende Schwester Eugenie wenigstens in Kürze erwähnt werden. Wir lernten sie schon in seiner Jugendgeschichte als seine treue Lern- und Spielgefährtin kennen. Nun, dieses schöne Liebesband ist durch ein langes Leben hindurch, das jedem seine besonderen Aufgaben und Pflichten zuwies, nicht gelockert worden. Es hat sich auch auf die beiderseitigen Familien übertragen. Gräfin Eugenie von Zeppelin verheiratete sich mit dem württembergischen Freiherrn Wilhelm von Gemmingen-Guttenberg, Dr., D., Exzellenz, dem langjährigen Präsidenten des württembergischen evangelischen Konsistoriums und Mitglied der württembergischen Ersten Kammer

Ihre glückliche Ehe wurde mit drei Kindern gesegnet, zwei Söhnen und einer Tochter. Da sie in Stuttgart wohnt, so ist der Verkehr zwischen den Geschwisterhäusern ein reger. Aber es zieht sie auch oft zur alten Heimat, ihrem lieben Bodensee, hin. Und wenn im gräflichen Hause ein Festtag ist, dann darf des Grafen Schwester dabei nicht fehlen, sie, die durch Jahrzehnte hindurch so gerne Freud und Leid mit ihm getragen und mit liebendem Interesse seiner wachsenden Erfolge sich gefreut hat.

Das lenkbare Luftschiff.

Dieu défend le droit.



Der Gedanke eines lenkbaren Luftschiffes ist bei dem Grafen Zeppelin nicht neu. Er hat ihn fast sein ganzes langes Leben hindurch beschäftigt. Schon im nordamerikanischen Sezessionskriege, noch mehr im deutsch-französischen Kriege lag er ihm im Sinn. Als er im November 1870 vor Villièrs im Zernierungsgürtel vor Paris sein Quartier hatte, erkannte er, welche Vorzüge Paris durch die stete Verbindung mit der Provinz habe durch die oft über die Köpfe dahin schwebenden Ballons, daß aber der volle Nutzen dieser Verbindung erst durch lenkbare Ballons erreicht werden könne, die dann auch Nachrichten von außen in die belagerte Hauptstadt bringen könnten.

Aber greifbare Gestalt gewann dieser Gedanke doch erst, als der Graf sich im Jahre 1891 von seinem militärischen Dienst zurückzog. Nun konnte er sich mit voller Hingabe der Lösung seines Flugproblems widmen. Im Geiste war der Plan für seinen Ballon schon damals in Umrissen festgelegt, er bedurfte nur noch der genaueren Durcharbeitung. 1894 war der Entwurf vollendet. Zeppelin legte ihn einer vom Kaiser berufenen Kommission von Sachverständigen vor. Diese Kommission sprach sich zwar anerkennend aus, bezweifelte jedoch den praktischen Erfolg.

Unermüdlich dachte und arbeitete er weiter. Der mutige Reitergeneral bewies nun auch in einem jahrelangen geistigen Kampf seine Tatkraft und Entschlossenheit. Wie viel hatte er mit den Vorurteilen und der Unwissenheit der Menschen zu kämpfen! Denn damals war man in den Fragen der Luftschiffahrt noch weit zurück; und das Interesse, das später durch verschiedene Proben, ganz besonders durch die Zeppelinschen, geweckt wurde, noch nicht vorhanden.

Es war im Jahre 1894, als Zeppelin mit dem schon mehrfach zitierten Vetter Generalleutnant C. von Zepelin in Berlin zusammentraf. Dieser

hatte gerade in den „Lebenserinnerungen“ von Ernst von Siemens gelesen, daß diesem bekannten Techniker die Konstruktion eines Luftschiffes deshalb aussichtslos erscheine, weil die Technik die Mittel dazu nicht besitze. E. von Zepelin sagte das dem Grafen. Lächelnd erwiderte dieser: „Das habe ich auch gelesen, wie wohl alles, was sich auf mein Problem bezieht und in neuerer Zeit geschrieben ist. Es darf mich dies aber nicht stutzig machen; denn für mich tritt naturgemäß niemand ein, weil keiner den Sprung ins Dunkle wagen will. Aber mein Ziel ist mir klar, und meine Berechnungen sind richtig!“

Auf Betreiben des Grafen wurde dann im Mai des Jahres 1898 die Aktiengesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt mit einem Grundkapital von 800000 Mark gegründet. Sie ermöglichte den Bau des ersten Luftschiffes nach dem System Zeppelins, löste sich aber nach drei Jahren wieder auf. Endlich im Jahre 1900 war das erste Modell vollendet. In der auf Pontons im Bodensee errichteten Montierungshalle war es fertiggestellt worden und am 2. Juli dieses Jahres fand der erste Aufstieg statt.

Das war ein erhabenes Schauspiel. Tausende und aber Tausende warteten an den Ufern des Bodensees auf das Wunder in den Lüften. Endlich war es wirklich zu sehen. In einer Höhe von 400 Metern wurden innerhalb 17 Minuten 6 Kilometer zurückgelegt. Bei Immenstaad landete man. Im Oktober kam es zu weiteren Probefahrten. Bei der dritten Fahrt am 21. Oktober konnte das Luftschiff zum erstenmal zu seinem Ausgangsort zurückkehren. Das Problem war damit also bereits gelöst.

Graf Zeppelin hielt im Januar 1901 in der Deutschen Kolonialgesellschaft im Saale der Philharmonie zu Berlin einen Vortrag über sein Werk. Bei dieser Gelegenheit überreichte ihm der Chef des Militärkabinetts General von Hahnke ein kaiserliches Kabinettschreiben und den roten Adlerorden erster Klasse.

Der Inhalt des Schreibens war;

„Nachdem Mir über die Aufstiege mit dem von Ihnen erfundenen Luftschiff berichtet worden ist, gereicht es Mir zur Freude, Ihnen Meine Anerkennung für die Ausdauer und Mühen auszusprechen, mit denen Sie trotz mannigfacher Hindernisse die selbst gestellte Aufgabe erfolgreich durchgeführt haben. Die Vorzüge Ihres Systems — Teilung des langgestreckten Ballons in Kammern, gleichmäßige Verteilung der Last durch

zwei getrennte Arbeitsmaschinen, ein in vertikaler Richtung zum ersten Male erfolgreich tätiges Steuer — haben Ihrem Luftschiff die bisher größte Eigengeschwindigkeit sowie Steuerbarkeit verliehen. Die erreichten Resultate bedeuten einen epochemachenden Fortschritt in der Konstruktion von Luftschiffen und haben eine wertvolle Grundlage für weitere Versuche mit dem vorhandenen Material geschaffen. Solchen Versuchen will Ich meine Anerkennung dadurch gewähren, daß Ihnen der Rat und die Erfahrung der Luftschifferabteilung jederzeit zur Verfügung stehen soll. Ich habe daher befohlen, daß die Luftschifferabteilung, so oft es nützlich sein sollte, einen Offizier zu Ihren weiteren Versuchen zu entsenden hat. Um Ihnen aber auch äußerlich einen Beweis Meiner Anerkennung zu geben, verleihe Ich Ihnen hiermit den roten Adlerorden erster Klasse.

Neues Palais, den 15. Jan. 1901.

Wilhelm I. R.

Trotz dieses huldvollen kaiserlichen Schreibens und trotz der vor aller Welt dargelegten Beweise von der Trefflichkeit seines Systems gelang es dem Grafen lange Zeit nicht, die nötigen Geldmittel zu finden. Die Unterstützung lief nicht in dem Maße ein, wie er es für seine gemeinnützige Arbeit bedurft hätte. Das gab schwere Stunden, konnte aber seinen Mut und sein Gottvertrauen nicht lähmen. Er versuchte neue Wege. Im Oktober 1903 veröffentlichte er seinen „Notruf zur Rettung der Luftschiffahrt“. Hierin legte er die Vorzüge seines Systems dar und schilderte die kritische Lage seines Unternehmens. Eine Lotterie brachte ihm Unterstützung; auch andere Hilfsquellen öffneten sich. Nun wurde das zweite Modell gebaut. Leider fand es am 17. Januar 1906 durch einen heftigen Sturmwind sein Ende. Noch im gleichen Jahre schritt Zeppelin zur Anfertigung des Modells Nummer 3. Am 9. Oktober machte er damit eine zweistündige Fahrt und konnte ungehindert an der Auffahrtsstelle landen. Das war ein großer Erfolg. Jedermann gönnte ihm die Auszeichnung, die er erhielt. Der Graf wurde von der technischen Hochschule zu Dresden mit der Würde eines Doktor-Ingenieurs bedacht.

Nun kam auch endlich die längst ersehnte Unterstützung durch das Deutsche Reich. Die neue schwimmende Ballonhalle bei Manzell wurde auf Reichskosten erbaut und am 27. September 1907 feierlich vom Reiche übernommen. Auch trug das Modell Nr. 3 als erstes für das Reich

bestimmtes Luftschiff die offizielle Bezeichnung „Z. 1“. Es kam nun zu einer Reihe erfolgreicher Aufstiege im September 1907. Auch eine achtstündige Fahrt landeinwärts in der Richtung gegen Ravensburg und in einer Flughöhe von 600—900 Meter wurde gemacht. Am 8. Oktober erfolgte eine Paradefahrt vor dem König von Württemberg, dem deutschen Kronprinzen und dem Erzherzog Leopold Salvator von Österreich. Die Stadt Friedrichshafen verlieh dem Grafen das Ehrenbürgerrecht und das fünfzigjährige Militärdienstjubiläum gab Veranlassung zu weiteren Ehren und vielen Glückwünschen nach so erstaunlichen Erfolgen. König Wilhelm von Württemberg verlieh seinem treuen Diener das Großkreuz des Militärverdienstordens und schrieb dazu folgenden Brief:

Schloß Friedrichshafen den 20. Oktober 1907.

Mein lieber General der Kavallerie und General à la suite
Dr. ing. Graf von Zeppelin!

Es ist Mir eine besondere Freude, Ihnen zum 21. Oktober, dem Tage, an welchem Sie vor fünfzig Jahren Ihre arbeits- und verdienstreiche militärische Dienstlaufbahn begonnen, Meine aufrichtigen und herzlichen Glückwünsche auszusprechen.

Ich gedenke dabei in Dankbarkeit alles dessen, was Sie in Ihrem militärischen Leben in Krieg und Frieden geleistet und auf das Sie an diesem Tage mit gerechter Befriedigung zurückblicken werden; Ich gedenke aber auch der unermüdlichen, zähen, opfervollen Arbeit, welche Sie auf die geniale Schöpfung eines Luftschiffes verwendet, und welche Sie nun — wie Ich hoffe zum Nutzen und Segen der Armee und des deutschen Vaterlandes — trotz aller Hindernisse und Schwierigkeiten zu glücklichem Ende geführt haben.

Die Anerkennung dieser Ihrer Leistung will Ich Ihnen dadurch bekunden, daß Ich Ihnen das Großkreuz Meines Militärverdienstordens, dessen Insignien beifolgen, verleihe.

Mögen Ihnen noch viele Jahre jugendlicher Frische und Gesundheit beschieden sein, um die Früchte Ihres bedeutungsvollen Werkes reifen zu sehen und genießen zu können.

Mit diesem Wunsche und der Versicherung Meiner wohlgeneigten Gesinnung verbleibe Ich, mein lieber General ꝛc.

Ihr gnädiger König
Wilhelm.“

Es mag hier gleich beigefügt werden, daß im Sommer 1908 beide württembergischen Majestäten eine Fahrt im Luftschiff mitmachten. Zuerst stieg der König ein, und nach einer kleinen Rundfahrt wurde auch die Königin auf ihren Wunsch hin aufgenommen. Beide Majestäten waren entzückt von dem herrlichen Aufenthalt in den Lüften.

Im Herbst 1907 erbaute nun der Graf sein viertes Luftschiff, und zwar nach dem System der drei übrigen. Nur war es größer und hatte Verbesserungen an den Steuern erhalten.

Nach diesem mehr geschichtlichen Überblick wenden wir uns nun noch zur Betrachtung des wunderbaren Fahrzeugs:

Eine Riesenzigarre hat man das Schiff seiner Form wegen wohl genannt. Noch eher könnte man es einen Riesenfisch nennen. Sind doch seine Steuereinrichtungen den Rücken-, Schwanz- und Seitenflossen eines Fisches sehr ähnlich. Die Länge des Luftschiffes beträgt 136 Meter und der mittlere Durchmesser 13 Meter. Das Gerippe ist ein solides, sinnreich konstruiertes Gerüst aus Aluminium, das mit Stahldrähten verspannt ist. In das Gerüst ist der Ballonkörper eingebaut. Und zwar sind es siebzehn einzelne Ballons, die hier eingebettet sind. Diese Einteilung in einzelne Ballonteile ist deswegen gewählt, damit nicht der ganze Gasinhalt verloren gehen kann, wenn das Luftschiff einmal an einer Stelle ein Loch bekommen sollte. Eine Hülle aus Pegamoid bedeckt das Gerüst und die Ballons und darüber ist noch eine Hülle von feinem weißem Baumwollstoff, die gar schön im Sonnenschein glänzt, wenn das Schiff so glatt durch die Lüfte fährt. So ist eine treffliche Dichtigkeit gegen Gasverlust und Nässe erreicht, auch eine Unempfindlichkeit gegen Temperaturwechsel. Die Füllung der Gaszellen geschieht durch Wasserstoffgas. Dieses wird in Stahlbehältern von den Fabriken zur Halle befördert. Bei der Füllung strömt das Gas in die gefalteten Ballonzellen ein und diese füllen den Hohlraum des Tragkörpers nach vollzogener Füllung vollständig aus. Jeder Ballon faßt rund 650 Kubikmeter Gas, das Ganze etwa 11000. An den Gashüllen sind Ventile angebracht, durch welche das Gas herausgelassen werden kann. Vorne sind zu beiden Seiten des Schiffes die Höhensteuer, mit denen man das Fahrzeug nach Belieben aufwärts oder abwärts lenken kann. Sie bestehen aus je vier übereinanderliegenden Rahmen, die mit Stoff überzogen sind.



Zeppelins Luftschiff (III) über dem Bodensee.
Im Hintergrunde: Friedrichshafen.
(Nach einer Photographie von L. Schaller, Stuttgart.)

Zur Vorwärtsbewegung des Luftschiffes dienen die Propellerschrauben, von denen je zwei auf jeder Seite sind. Es sind dies dreiflügelige Schrauben von einem Durchmesser von je 2,20 Meter. Sie drehen sich mit einer Geschwindigkeit bis zu achthundert Touren in der Minute und erzeugen einen starken Luftdruck und ein heftiges Surren.

Zwei Boote sind unten am Ballon angebracht, aus Aluminium verfertigt und durch ein festes Gestänge mit dem Tragkörper verbunden. Sie sind mit allerlei Instrumenten, z. B. Kompaß, Thermometer, Barometer 2c. ausgestattet. In jedem dieser Boote ist ein vierzylindriger Daimlermotor von je 105 effektiven Pferdestärken. Dem Kiel entlang ist ein schmaler Laufgang angebracht, der von vorn bis hinten des langen Flugschiffes geht und es ermöglicht, daß man während der Fahrt überall hingehen kann. Auch eine Art Laufgewicht ist vorhanden, ein kleiner Wagen, der mit Reservematerial als Ballast beladen ist. Dieser läßt sich auf der Laufbrücke hin- und herschieben, um bei den Bewegungen Gewichtsausgleichungen herbeizuführen. In der Mitte der Laufbrücke befindet sich eine Kabine von acht Meter Länge und zwei Meter Breite. Sie ist bequem eingerichtet und kann auch als Schlafzimmer benützt werden. Die Fenster sind aus Marienglas, auch der Boden ist teilweise durchsichtig. Von hier aus geht ein Schacht mit einer Treppe durch das Luftschiff hinauf, so daß man also auch auf die Oberfläche des Schiffes kommen kann, um dort seine Beobachtungen am Himmelszelt zu machen. Oben ist eine Plattform, doch so tief, daß man nur mit dem Oberkörper außerhalb des Luftschiffes ist.

Die Tragfähigkeit des Zeppelinschen Luftschiffes ist insgesamt 15000 Kilogramm. Ein Fachmann hat ausgerechnet, daß es technisch möglich sei, ein Luftschiff zu bauen, das Lasten im Gewicht von 250000 Kilogramm befördern könne. Ein solcher Ballon müsse eine Länge von vierhundert Meter und einen Durchmesser von fünfzig Meter haben.

Die Fahrgeschwindigkeit des Zeppelinschen Luftschiffes ist fünfzig Kilometer in der Stunde. Es vermag sich mit zwölf bis sechzehn Personen etwa vier Tage in der Luft zu halten und dabei kann es 4800 Kilometer zurücklegen. So könnte es z. B. bei günstigen Verhältnissen in etwa dreißig Stunden von Berlin nach Petersburg, in etwa sechzig Stunden von Berlin nach Alexandrien fahren. Zur Fahrt von der deutschen Reichshauptstadt nach Neuyork oder nach Bombay brauchte es fünf bis sechs Tage. Es

kann durch das Luftschiff auch eine Verbindung zwischen den ost- und westafrikanischen Kolonien hergestellt werden; denn der afrikanische Urwald stört die Luftschiffer nicht, sie segeln kühn darüber hin. Welch eine bedeutende Errungenschaft ist dies für alle Gebiete unseres modernen Kulturlebens!

An der 49. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure in Dresden im Juni 1908 sprach Graf v. Zeppelin unter großem Beifall über lenkbare Luftschiffe. Er wies zuerst auf die Tatsache hin, daß der Widerstand einer bewegten und auf diese Weise ausgeströmten Fläche nicht im gleichen Verhältnis mit der Flächengröße wachse, daß vielmehr die bewegten Flächen einen Druck erleiden, welcher mit der Zunahme der Flächengrößen in immer rascher abnehmendem Verhältnis wächst. Dann entwickelte er die Idee, die ihn zu der Annahme seines starren Systems geführt hat. Eine starre, zylindrische, die Gaszellen enthaltende Röhre, welche eine Gondel mit Motor tragen soll, kann natürlich nicht eine bestimmte Länge überschreiten, ohne daß die Auftriebsverhältnisse zu ungünstig werden. Nichts aber hindert mehrere solcher Röhren mit darunter befindlichen Gondeln aneinanderzusetzen. Man gelangt so zu der Möglichkeit, Luftschiffe von bestimmtem Querschnitt und fast unbegrenzter Länge zu bauen, wobei der Vorteil gewonnen wird, daß das Fahrzeug mehrere Motoren enthält, ein Umstand, der die Betriebssicherheit bedeutend erhöht. Die starre zylindrische Röhre weist aber noch andere Vorteile auf, nämlich die für die Steuerfähigkeit nötige Erhaltung seiner äußeren Gestalt. Ein starres Luftschiff muß natürlich einen bestimmten Grad von Festigkeit haben, um alle zu erwartenden Beanspruchungen aushalten zu können. Die während der Fahrt in die Luft eintretenden Drücke und Spannungen sind verhältnismäßig gering und hängen nur von der Eigenbewegung des Fahrzeuges ab, da Stürme und Winde, wie von Laien noch vielfach gemeint wird, mit ihrer Kraft nicht in Betracht kommen. Das Luftschiff bewegt sich mit denselben Beanspruchungen in der bewegten Atmosphäre wie in der ruhenden. Dagegen sind die Kräfte, die beim Landen durch relative Bewegung der Atmosphäre zur Erdoberfläche entstehen, wohl ins Auge zu fassen. Er schilderte eingehend die Leistungen der Luftschiffe beim Niedergehen auf den Bodensee und die Einrichtungen, die sich hierbei für das Niedergehen auf festem Boden als notwendig herausgestellt haben. Die Propeller, die beim Zeppelin'schen Luftschiff gebraucht wurden, zeichnen sich

durch verhältnismäßig geringe Größe aus. Schnelldrehende kleine Schrauben wirken günstiger als große langsam gehende. Ein Hauptvorzug des starren Systems ist der, daß die Propeller in der richtigen Höhe, das heißt in der Höhe des Widerstandsmittelpunkts angebracht werden können, was bei den unstarren Systemen nicht der Fall ist. Obwohl die starren Luftschiffe sich bereits einer großen Stabilität erfreuen, ist es doch noch angebracht, sie mit sogenannten Stabilitätsflossen zu versehen. Nachdem der Redner dann die Eigenschaften des bei dem Bau verwendeten Aluminiums und der benutzten Profile besprochen hatte, und die Dichtigkeit seiner Gashüllen, die so gut wären, daß in 24 Stunden nur ein Auftriebsverlust von etwa 22 kg eintritt, wurde eingehend über die bisher benutzten Daimlermotoren berichtet. Mit Benutzung von Zahlen wies Zeppelin die überraschende Tatsache nach, daß für Luftschiffe verhältnismäßig schwere Motoren mit geringem Benzinverbrauch günstiger sind als leichtere von gleicher Stärke, aber mit viel geringerem Gewicht. Ein Luftschiff mit genügend großer Geschwindigkeit, etwa 13 bis 14 Meter in der Sekunde, das vermöge seines Benzinverbrauches eine lange Fahrzeit habe, ist eben mehr wert als ein schnelleres Schiff mit geringerer Fahrzeit.

Die folgenden Auseinandersetzungen beschäftigten sich mit den Steuern des Luftschiffes. Eingehend wurden die vielen Erfahrungen besprochen, welche man bei der Seitensteuerung durch Verlegung und Vergrößerung dieser Steuer gewonnen hat. Dann wurde auf die hohe Bedeutung der Höhensteuer für die Fahrt und die Leistung hingewiesen. Graf Zeppelin besprach weiter die Geschwindigkeiten der von ihm erbauten Luftschiffe und der Luftschiffe überhaupt. Es wurden die verschiedenen Methoden der Geschwindigkeitsmessung geschildert und als beste diejenige hingestellt, dieselbe Wegstrecke hin und her bei möglichster Windstille mehrere Male zu überfliegen und aus den ermittelten Geschwindigkeiten das Mittel zu nehmen. Auf diese Weise wurden für das ältere Luftschiff etwa 50 Stundenkilometer ermittelt. Nachdem Redner darauf aufmerksam gemacht hatte, daß möglicherweise einzelne Luftschiffe unstarrer Systeme größere Geschwindigkeiten entwickeln könnten, oder auch größere Fahrtdauer, aber niemals beides zugleich, stellte er für diese Systeme folgende leitenden Grundsätze auf: 1. Sie können nicht in derselben Zeit den Luftraum ebensoweit durchfahren wie die ganz starren Luftschiffe; 2. eine Beschädigung ihrer einheitlichen Gas-

zelle führt zum Verlust nicht nur der Tragfähigkeit, sondern noch schneller der Gestalt, welche zum Steuern unerläßlich ist; 3. die Erhaltung der Gestalt bleibt immer abhängig von der ungestörten Wirkung der stets empfindlichsten Ballonetvorrichtungen und von dem Gang des zugehörigen Motors. Zum Schlusse wies Graf Zeppelin auf die vielen Schwierigkeiten und Hindernisse hin, die sich ihm entgegengestellt hätten und die er durch eine seltene Zusammenstellung von glücklichen Bedingungen habe überwinden können. Es sei zu bedauern, daß mancher Erfinder, der eine die Menschheit fördernde Idee vertrete, nicht dasselbe Glück habe. Wünschenswert sei die Schaffung eines staatlichen Instituts, das die Aufgabe habe, durch Fachmänner ihm vorgelegte Anregungen und Ideen zu prüfen, er sei bereit, sich mit einer Stiftung an einem solchen Institut zu beteiligen.

Bei dieser Dresdener Versammlung erhielt der Graf übrigens eine Auszeichnung besonderer Art, nämlich die Grashof-Medaille. Geheimrat Dr. Slaby überreichte sie ihm mit etwa folgender Ansprache: „Der Vorstand, im Einverständnis mit den Inhabern der Grashof-Denkmünze, schlägt Ihnen vor, die höchste Auszeichnung, die der Verein Deutscher Ingenieure zu geben vermag, die goldene Grashof-Denkmünze, dem Grafen Ferdinand von Zeppelin zu verleihen. Wir leben in einer großen Zeit, die man vielleicht einst gleichberechtigt jener gewaltigen gegenüberstellen wird, die in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts uns Dampfschiff und Lokomotive beschert hat. Von den vier Elementen der Alten: Feuer, Wasser, Luft und Erde, sind wir im Begriff, uns als letztes die Luft zu unterwerfen. Die Erde haben wir nach allen Richtungen hin mit eisernen Schienensträngen umgürtet, auf denen Menschen und Güter über die Erde dahinrollen, und ein Drahtnetz umspannt unsere Erdkugel, durch dessen Maschen mit blitzartiger Geschwindigkeit der elektrische Strom die Nachrichten von Ort zu Ort trägt. Auf den gewaltigen Wasserbecken unserer Meere, unserer Seen und Flüsse fahren von Wind und Wetter unabhängige Dampfschiffe und machen das unwirtliche Meer zur völkerbelebten Verkehrsstraße. Das Feuer aber haben wir in der Dampfmaschine, von deren Entstehung an ein neuer Abschnitt in der Weltgeschichte gerechnet werden kann, zu nutzbringender Arbeit im Dienste des Menschen gebändigt. Der Anfang des 20. Jahrhunderts sieht nun die Eroberung der Luft in die Wege geleitet. Wir haben gelernt, elektrische Schwingungen

zur Nachrichtenbeförderung durch das Luftmeer zu senden und wir stehen im Begriff, die Schätze der Atmosphäre uns nutzbar zu machen. Vor allem aber wird die gesamte Kulturwelt heute durch die Aufgabe erfüllt, das uralte Sehnen der Menschheit, sich gleich dem Vogel frei in den Lüften bewegen zu können, zur Wirklichkeit werden zu lassen. Vorn in der Reihe der Kämpfer auf diesem Gebiet steht Graf Ferdinand von Zeppelin, der sich uns gleich allen anderen großen Bahnbrechern auf technischem Gebiet nicht nur reich an Ideen, sondern auch von bewundernswerter Ausdauer in der Durchführung des von ihm als richtig Erkannten gezeigt hat. Seiner ersten Erfolge im ersten Jahr des 20. Jahrhunderts und seiner letzten großen Erfolge im Herbst vorigen Jahres sind wir alle Zeugen gewesen. Unmittelbar drängen sich uns die Vergleiche auf mit jenen großen Pionieren der Technik, denen wir Dampfschiff und Eisenbahn zu verdanken haben. Hat nicht Graf Zeppelin mit ebensoviel Vorurteil und Nichtverstehenkönnen der Menschen kämpfen müssen wie ein Fulton, ein Stephenson, haben nicht auch seine Prophezeiungen uns wie Märchen geklungen, die nur im Kopf eines optimistischen Erfinders entstehen konnten? Wie jene großen Ingenieure aus der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts hat auch Graf Zeppelin jahrzehntelange Versuchsarbeit leisten müssen, hat auch er durch das Feuer zahlreicher Mißerfolge hindurch müssen, ehe ihm der wohlverdiente Erfolg, der uns alle mit Freude und Begeisterung erfüllt, beschert war. Mit der Zuversicht, die wir vom Grafen Zeppelin lernen können, wollen wir ihm und uns von ganzem Herzen wünschen, daß sein in wenigen Tagen anbrechendes 70. Lebensjahr ihm auch die Krönung seines Strebens bescheren möge, auf die er mit Sicherheit zu rechnen Grund und Ursache hat. Wir aber wollen dem Mann, der sich an der Schwelle des Greisenalters mit dem kühnen Mut eines Jünglings in den Dienst einer der größten und schwierigsten Aufgaben der Technik gestellt hat, unsere Anerkennung und Dankbarkeit aussprechen und bewahren. Ich bitte Sie also, Herr Graf, die Denkmünze und den Glückwunsch der ganzen Versammlung entgegenzunehmen."

Darauf erwiderte Graf Zeppelin: „Ich finde kaum Worte, um dem mich erfüllenden Glücksgefühl und Dank Ausdruck zu geben für all die Güte, die Sie davon absehen ließ, daß mein Wissen wenig hochstehend ist, und für die mir zuteil gewordene große Ehrung."

Der Mann der Arbeit.

Die Wissenschaft führt leitend mit Bedacht
In der Natur geheime Wundermacht,
Und wie durch Zauber strömen neue Quellen
Lebend'ger Kraft! — Der Strom des Lebens schwellt,
Der Arbeit Segen flutet durch die Welt.

Der Psalmist sagt in dem bekannten 90. Psalm vom Leben des Menschen: „Wenn es köstlich gewesen ist, dann ist es Mühe und Arbeit gewesen." Wir dürfen das Wort in vollem Sinn auf Zeppelin anwenden. Ein reiches Maß von Arbeit war und ist noch heute ihm zuteil geworden. Aber er tut diese Arbeit stets mit seltener Frische und Freudigkeit. Man hat den Eindruck, die Arbeit erhält seine Kräfte und fördert seine Spannkraft. Wohl ist auch viele Mühe damit verbunden, viel Kampf und Enttäuschung. Aber das alles konnte ihm doch nie die Arbeitsfreudigkeit lähmen. Rastlos war er immer wieder an seinem Werk von früh bis spät; und das Woche um Woche und Jahr um Jahr. Erholungsreisen standen nicht auf seinem Programm, wohl aber unzählige Reisen im Dienst seiner großen Sache. Er nahm die Nacht zur Fahrt und den Tag zur Arbeit, wo er immer konnte. Und mußte er am Tag fahren, so hatte er Stoff genug bei sich. Es wurde gelesen, geschrieben, gedacht, geplant, gearbeitet auf der Eisenbahn, auf dem Dampfboot, im Wagen. Er hatte keine Zeit müde zu sein.

Es ist schon eine Reihe von Jahren her, da sprachen wir einmal von dem „Achtstundentag". Der Graf sagte: „Damit käme ich bei weitem nicht aus; ich wüßte nicht, wie ich meine Arbeit bewältigen sollte." Seitdem haben sich in seinem Tageslauf die Arbeitsstunden noch sehr gemehrt. Wir fügen ein Beispiel aus neuerer Zeit an. Es war am 19. Juni 1908, dem Tag, an dem die Versuche mit dem neuen Luftschiff beginnen sollten.

Da war der Graf schon um vier Uhr auf, um zu arbeiten und zur Halle nach Manzell zu fahren. Dort sollte die Füllung des Ballons erfolgen. Alle Vorbereitungen waren dazu in einer geradezu vollendeten Weise getroffen. Es gab viel Arbeit für den Unermüdlichen den ganzen Tag durch. Und als die Mitternachtsstunde schlug und alles schon der Ruhe pflegte, da war der Arbeitstag des Grafen noch nicht zu Ende. Nun sah er noch die angekommenen Briefe und Telegramme durch; und deren Zahl war selten klein, oft aber riesengroß. Auch mußten eilige Korrespondenzen erledigt und meteorologische Beobachtungen gemacht werden. So ging die Nacht dahin. Kaum hatte er am Morgen etwas zu sich genommen, dann Gelehrte oder die Vertreter des Kriegsministeriums, des Reichsamts des Innern, der Marine und viele andere empfangen, da fuhr er wieder hinaus auf seinem Motorboot „Württemberg" nach Manzell. Um halb fünf Uhr nachmittags trafen die Gäste und die Vertreter der dem Aufstieg in amtlicher Eigenschaft beiwohnenden Behörden vor Manzell ein.

Der Graf war in der Halle des Luftschiffs beschäftigt, um die letzten Anordnungen vor der Fahrt zu treffen. Leider kam es an jenem Tage nicht zur Fahrt. Mit der ihm eigenen Ruhe und mit klarer Stimme teilte er seinen Gästen mit, daß eine kleine Havarie die Ausfahrt für jetzt verhindere. Da galt es, sich nicht selber enttäuschen und entmutigen zu lassen, sondern getrost weiter zu arbeiten, um auch diesen Berg wieder zu überwinden. Seinem Grundsatz getreu, niemals aufzufahren, wenn nicht absolute technische Sicherheit für die Mitfahrenden vorhanden sei, konnte und durfte er nicht fahren, wenn er auch persönlich die Auffahrt gewagt hätte. Es hatte sich herausgestellt, daß ein Auspuff-Stoffmantel undicht war, obwohl er von einer der renommiertesten Fabriken geliefert war. Aber es ist bezeichnend für die edle Gesinnung des Grafen, daß kein Wort des Unmuts über die Unzuverlässigkeit der Fabrik laut ward. Kein Zug in seinem Antlitz verriet den Schwerenttäuschten. Ruhig nahm er sein Schwimmbad wie alle Tage im See, dann versammelte er am Abend, wie gewohnt, einen kleinen Kreis um sich und unterhielt sich mit Heiterkeit und Würde in der ihm eigenen, selbstlosen, vornehmen Art. Und als sich seine Gäste um 10 Uhr empfahlen, da ging der Graf in sein Bureau — um zu arbeiten.

Seine Mitarbeiter.

Ein jeder lerne sein Lektion,
So wird es wohl im Hause stohn.



Es ist selbstverständlich, daß Zeppelin die großen schriftlichen Arbeiten nicht allein bewältigen kann. Ein Sekretär und drei Schreiber sind fortgesetzt in seinem Bureau beschäftigt und jedem ist ein reiches Maß an Arbeit zugewiesen.

Überhaupt hat der Graf auch darin eine glückliche Hand und einen klaren Blick, daß er sich mit den geeigneten Männern und dem für sein Werk passenden Personal zu umgeben weiß. Bei einem für seine Leute in Immenstaad am Bodensee veranstalteten Fest sagte er in einer Ansprache, daß er das Gelingen seines Werkes zum großen Teil der vollständigen Hingabe seiner Arbeiter verdanke. Das Band der Treue, das ihn mit seinen Mithelfern, den Arbeitern, verbinde, sei die Basis seines Schaffens gewesen, und der Erfolg somit ein Werk der Treue. Von den Männern der Wissenschaft, die mitgeholfen hätten, nenne er zuerst die Physiker Professor Hergesell und Baron von Bassus, sowie die Ingenieure Kober und Dürr. Sein eigenes Verdienst bestehe nur darin, daß er die richtigen Gelehrten und geeignetsten Arbeiter in den Dienst seiner Idee gestellt und sie zu einheitlichem Schaffen zusammenzuhalten verstanden habe. Diese freundliche Stellung zu seiner Arbeiterschaft ist geradezu vorbildlich bei dem Grafen.

Der leitende Ingenieur bei den Luftschiffbauten Zeppelins ist Ludwig Dürr, erst dreißig Jahre alt, der aber schon seit zehn Jahren im Dienste des Grafen steht. Er ist der Sohn eines jetzt verstorbenen Weingärtner-Ehepaars in Württemberg. Nach Beendigung seiner Schulzeit trat er als Mechaniker in einer Stuttgarter Werkstätte ein, besuchte die dortige Baugewerkschule, diente als Einjähriger bei der Marine, bestand 1898 die

Diplomprüfung und trat dann bei Zeppelin ein. Er leitete schon den Bau der drei ersten Luftschiffe. Am Sonntag vor dem 70. Geburtstag des Grafen, wenige Tage nach der großen Schweizerfahrt, wurde Ludwig Dürr zum königlichen Schloß in Friedrichshafen befohlen. Der König von Württemberg überreichte ihm eigenhändig die goldene Medaille für Kunst und Wissenschaft am Bande des Friedrichsordens. Jedermann gönnte dem pflichttreuen Mitarbeiter des Grafen diese Auszeichnung.

Auch der kaufmännische Vertreter Zeppelins, sein Bureauchef Uhland, erhielt vom König eine Auszeichnung. Am Geburtstag des Grafen verlieh ihm Seine Majestät das Ritterkreuz I. Klasse des Friedrichsordens.

Als der Vertreter des Reichsmarineamts, Kapitän zur See Mischke, Mitte Juli in Friedrichshafen weilte, um die beabsichtigte große Fahrt mitzumachen, lernte er auch das Zeppelinsche Personal kennen. Er äußerte sich, es habe einen vortrefflichen Eindruck auf ihn gemacht; es sei ganz tadellos ausgebildet und diszipliniert.

Als Bauherr und Arbeitgeber hat sich der Graf bei seinen Arbeitern stets der höchsten Hochachtung und Bewunderung zu erfreuen gehabt. Er selbst ist immer der Erste auf dem Platze und verläßt als Letzter die Arbeitsstätte. Und auch am Privatleben seiner Arbeiter nimmt er liebevoll teil. Als einer derselben nach schwerem Leiden in seinem Heimatsdorf starb, sah man den Grafen unter den Leidtragenden hinter dem Sarge gehen, obgleich es eine weite Reise dorthin war und er sich in einer arbeitsreichen Zeit befand. Solche Züge seiner Herzensgüte sind bei ihm um so schöner, als es ihm für etwas ganz Selbstverständliches gilt, anderer Freud und Leid zu teilen. Die Arbeiter wissen es ihm aber auch in ihrer schlichten Weise zu danken, was sie an ihm haben. Das trat gerade an oben erwähntem Fest aufs Schönste zu Tage, wo einer der Arbeiter es mit herzlichen Worten rühmte, daß er und seine Mitarbeiter an dem Grafen einen Vater hätten. Sie hätten das so sehr empfunden, als er ihnen mit dem Luftschiff entschwunden sei. Als er da abends heimgekehrt sei, da habe ihm ihr Herz entgegengeschlagen und sie hätten gefühlt, daß er ihr Vater sei. Und auch in den schweren Zeiten sei er immer freundlich und gut zu ihnen gewesen.

Die Arbeitsstätte des Grafen.

Es liegt ein wunderbarer Adel und selbst etwas Heiliges in der Arbeit. Wäre der Mensch auch noch so wenig seines hohen Berufes eingedenk, so berechtigt er doch immer noch zu Hoffnungen, so lange er wirklich und ernstlich arbeitet — nur im Müßiggang liegt ewige Verzweiflung.

Carlyle.

Seit Beginn der Zeppelinschen Probefahrten sind die Augen der ganzen Welt auf die stille Bucht Manzell am Bodensee gerichtet. Sie liegt etwa dreiviertel Stunden von Friedrichshafen, der Sommerresidenz des Königs von Württemberg. Die Bucht trägt ihren Namen von der im friedlich schönen Waldwinkel gelegenen Königlichen Domäne. Es ist dies eine sehr alte Wohnstätte, in der nach der Volksüberlieferung einst der Alemannenapostel Magnus, der im Volksmund St. Mang hieß, eine Zelle hatte. Das stille Gelände am See ist seit Jahren Tag um Tag eine Stätte emsiger Arbeit von Vielen gewesen. Denn hier, einige Meter vom Ufer entfernt, wurde schon die erste schwimmende Halle für den Bau des ersten Luftschiffes errichtet. Welch ein Leben und Treiben war schon damals dort zu sehen, als etwa 100 Menschen den verschiedensten Arbeiten zu gleicher Zeit oblagen! Hier hat auch der Graf selbst unter seinen Ingenieuren und Helfern die angestrengteste und vielseitigste Tätigkeit entfaltet. Und als dann seine Arbeiten einen immer größeren Umfang annahmen, wurde das „Bureau" in das Hotel zum Deutschen Haus nach Friedrichshafen verlegt. Hier sollten die Korrespondenzen erledigt und die rechnerischen und konstruktiven Arbeiten ausgeführt werden, während in Manzell nach wie vor die „Werkstätte" im großen Stile war, die dann noch durch den Bau der zweiten Ballonhalle vergrößert wurde.

Schon im Frühling des Jahres 1899 begann der Graf den Bau der ersten schwimmenden Halle, die etwa 600 Meter vom Ufer entfernt war. Sie ruhte auf 95 schwimmenden Pontons und hatte eine Länge von 140 Meter. An der Spitze war sie verankert, um sich stets nach dem Winde drehen zu können. Mehrmals wurde sie bei heftigen Stürmen losgerissen. Sie wurde später abgebrochen.

Im Sommer 1904 wurde dann die feststehende Halle gebaut, welche nun seitdem als Montierungshalle für die Luftschiffe dient.

Im Jahre 1907 wurde die dritte Halle erbaut, und zwar ist dies eine 150 Meter lange schwimmende eiserne Halle. Das mächtige Eisengerüst ist mit Brettern verkleidet. Sie ruht auf 38 eisernen Pontons, welche fest zusammengefügt sind. Die Halle ist an einem 90 Meter langen armdicken Drahtseil befestigt, welches an einem Betonklotz verankert ist, der im Seegrund liegt. So kann sich die Halle nach der Windrichtung drehen, wodurch die Landung des Luftschiffes sehr erleichtert ist. Unabhängig von der Halle ist ein ausziehbares, eisernes Floß, das aus 28 Pontons besteht und 112 Meter lang und 7 Meter breit ist.

Die weite, platte Oberfläche des Bodensees ist für die Probefahrten des Fahrzeuges begreiflicherweise sehr günstig. Es wird ja nach und nach dahin kommen, daß auch auf dem Lande geeignete Landungsplätze geschaffen werden. Nur müssen dies wegen der gewaltigen Dimensionen des Zeppelinschen Luftschiffes große, freie Plätze sein, auf welchen sich keine Bäume oder andere Hindernisse befinden. Einstweilen wird noch der Bodensee das gegebene Versuchsfeld bleiben, und die Luftschiffe werden, auch wenn sie über Land fahren, nach Manzell zurückkehren.



Die Zwölfstundenfahrt.

Was bringt zu Ehren?
Sich tapfer wehren.
Alter Spruch.

In der Geschichte der Luftschiffahrt ist der 1. Juli 1908 von epochemachender Bedeutung. Der deutsche Reichstag hatte schon längst die Mittel zur Erwerbung des Zeppelinschen Luftschiffes einstimmig bewilligt. Allein es war daran noch die Bedingung geknüpft worden, daß sich das Fahrzeug durch 24stündigen ununterbrochenen Aufenthalt in der Luft und durch Landung an einem vorgeschriebenen Ort bewähren müsse. Dieser Ausweis sollte nun bewerkstelligt werden. Die Fahrt sollte von Manzell aus über Konstanz und über den Rhein via Basel, Straßburg nach Mainz gehen und auf der Rückfahrt sollte dann auf dem Exerzierplatz in Konstanz der Ballon niedergehen. Richtig fuhr er auch am Morgen des ersten Julitages in der vorgeschriebenen Richtung ab. Aber zum Erstaunen aller schwenkte er etwa über Waldshut nach Süden und fuhr in die Schweiz hinein; über Luzern, Zürich, Frauenfeld ging die Reise, um nach zwölf Stunden wieder in der Halle zu Manzell zu endigen. Doch hören wir darüber einen kompetenten Mitreisenden, den Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. H. Hergesell:

„Als langjähriger Mitarbeiter und Freund des Grafen wurde mir das große Glück zuteil, die zwölfstündige Dauerfahrt — die längste, die bisher von einem lenkbaren Luftschiff ausgeführt wurde — durch die Schweizer Berge, also über einem Terrain, das wohl zu dem schwierigsten aller bisher überfahrenen Gebiete gehört, mitzumachen. Mein Platz war in der vorderen Gondel, also dort, wo sich mit der Oberleitung alle Steuerorgane des Luftschiffes befinden; mir selbst war es vergönnt, an der Navigation des Schiffes teilzunehmen, ja, ich konnte eine Zeitlang die Höhensteuerung selbst betätigen. Ich mache diese Bemerkungen nur, um darzutun, daß, wenn

ich im folgenden auf einzelne technische Einzelheiten zu sprechen komme, mein Platz in dem Schiff mich wohl dazu befähigte.

Es war ein herrlicher Morgen, als wir an jenem denkwürdigen Tag in der Geschichte der Luftschiffahrt, dem 1. Juli 1908, auf dem kleinen Motorboot „Württemberg", meinem mir wohlbekannten Schiffchen für Drachenaufstiege, nach der schwimmenden Reichshalle bei Manzell hinausfuhren. Dort harrte unser bereits das Luftschiff; schnell nahmen wir unsere Plätze in der vorderen Gondel an Stelle der bei der Abwägung notwendig gewesenen Ersatzleute. Dort waren wir im ganzen acht, der Graf, Oberingenieur Dürr, ich, zwei Obersteuerleute, ehemalige Angehörige der Marine, und drei Maschinisten. In der hinteren Gondel befanden sich ebenfalls drei Maschinisten, im sogenannten Salon, einem zwischen beiden Gondeln befindlichen Raum, hatte auf Einladung des Grafen der Schriftsteller E. Sandt Platz genommen. In sieben Minuten war das Schiff aus der Halle, schwenkte backbord in voller Fahrt auf Konstanz, das wir in kaum zwanzig Minuten erreichten und unter dem Jubel der Bevölkerung überflogen; bald ging es in den herrlichen Untersee hinein, und unter uns lagen jene reichen Gefilde ältester Kultur, die so oft der Geschichte als Schauplatz gedient hatten. Ist dieser Teil des Bodensees schon für den gewöhnlichen Besucher der anziehendste des ganzen schwäbischen Meeres, wahrhaft faszinierend wirkt er von dem erhabenen Standpunkt des Flugschiffes aus. Zu unserer Rechten erstreckte sich die sonnige Reichenau mit ihren reichen Dörfern und Klöstern, und vor uns lagen die grünschimmernden Uferberge des Rheins, dessen Flußlauf wir schon deutlich im Untersee durch Schaumstreifen unterscheiden konnten, auf ihnen Schlösser und Weiler, wie Arenaberg, die Jugendstätte Napoleons III., im Hintergrund endlich erhob sich drohend und trotzig der steile Felsklotz des Hohentwiel, die Wohnstätte Hadwigs, der stolzen Herzogin von Schwaben, und Praxedis, der anmutigen Griechin. Der ganze Schauplatz des Scheffelschen Ekkehards lag zu unseren Füßen. Schnell glitten wir jedoch dahin, nicht lange Zeit blieb zum Beobachten, mit fast 60 Stundenkilometer durchzogen wir die Gegend. Schon lag die breite Fläche des Untersee hinter uns, wir traten in das sich immer verengende Rheintal, und nun begann der schwierige und interessante Teil der Fahrt, die Navigation des Luftschiffs in engen Gebirgstälern. Hierin Erfahrung zu sammeln, war gerade eine der Hauptaufgaben

unserer Reise. Wohl hätten wir leicht höher gehen können als die meisten der uns umgebenden Berge, der mitgeführte Ballast hätte bequem ein Aufsteigen bis zu 1200 Meter Höhe und mehr gestattet; aber gerade zu untersuchen, wie sich das Luftschiff in den engen Strombetten der Gebirgstäler, wo sich die Luftstromfäden zusammendrängen und Wirbel und Geschwindigkeiten des Windes sich bilden müssen, verhalten wird, sollte der Hauptzweck unserer weiteren Fahrt sein.

Nach Passieren des romantischen Städtchens Stein a. Rh. verließen wir für kurze Zeit das Rheintal, weil wir den sogenannten Schlattenberg, den der Rhein auf der Nordseite umfließt, im Süden umfahren wollten. Hier machten wir bereits die ersten Erfahrungen von hebenden vertikalen Luftströmen, die das Luftschiff mit Gewalt emporführen wollten und unbedingt die Fahrt verkürzen müssen, wenn dieser Hebewirkung nicht widerstanden werden kann. Mit Hilfe unserer dynamischen Höhensteuer gelang es jedoch spielend, trotz dieser störenden Kräfte das Schiff in der richtigen Höhe zu halten. Weiter geht unser Flug. Kurz vor Schaffhausen erreichen wir wieder den Rhein, und bald liegt die alte Schweizerstadt mit ihren engen Gassen und hochgiebeligen Häusern zu unseren Füßen. Wir sehen, wie die Menschen bei unserem Herannahen zu laufen, sich zu sammeln beginnen, die Dächer der Häuser werden schwarz von gestikulierenden, Tücher und Fahnen schwingenden Leuten. Hurrarufen dringt durch das Knattern der Motoren zu unseren Ohren. Wir sehen, auch unter uns fühlt die Menschheit mit uns die Bedeutung dieser denkwürdigen Fahrt. Aber schon erfüllt ein neues Bild unser Auge, verschlingt ein neues Getöse den Lärm der Stadt; wir ziehen gerade über den tosenden Rheinfall dahin, der uns dumpf donnernd seine Grüße hinaufsendet. Etwa 100 Meter über den fallenden Wassermassen können wir aus dieser verhältnismäßig geringen Höhe die großartige Erhabenheit dieses Schauspiels bewundern.

Wir folgen dem Rheinlauf mit seinen vielen Windungen noch weiter bis zur Einmündung der Thur, dann aber schwenken wir rechts, wir wollen in das gebirgige Terrain der Schweiz. Ein Stück geht es nach Südosten, der Thur entgegen, dann drehen wir wieder steuerbord, um nach dem romatisch gelegenen Baden im Limmattal zu gelangen. Ueberall fliegen wir über jubelnde Ortschaften, allenthalben sendet uns die Schweiz einen neidlosen Festgruß. Doch das schlängelnde Fliegen in den engen Tälern wird

zu langdauernd, wir sehen, wie vor uns die Eisenbahn stracks in einem Tunnel den Berg durchbricht. Was dieser Erdenwurm kann, vermögen wir auch, wenn auch in anderer Weise. Die Höhensteuer werden nach oben gerichtet, langsam und majestätisch klimmt unser Fahrzeug in schiefer Ebene den Bulacher Berg hinauf, wohlgemerkt ohne jeden Ballastwurf. Parallel dem Tunnel überfliegen wir das Bergplateau in etwa 650 Meter Höhe, um uns hernach wiederum auf die Höhe des Tunnelausganges mit dem Höhensteuer herabzudrücken. Nun geht es stracks nach Baden zu, dessen Südende wir gegen halb zwölf Uhr erreichen. Durch ein kleines Seitental backbord steuernd, gelangen wir nunmehr in das Tal der Reuß, das in langer Fluchtlinie sich südwärts erstreckt, und das mit etwa fünfundfünfzig Stundenkilometer schnell durchflogen wird. Kurz nach Mittag erscheinen vor uns die blauen Flächen des Zuger und Vierwaldstätter Sees, erheben sich vor uns die Bergklötze des Pilatus und des Rigi, dahinter erblicken die entzückten Augen die Schneeflächen der Riesen des Berner Oberlandes. Bald sind wir über Luzern, und nun liegt der vielbuchige See der vier Waldstätten zu unsern Füßen. Die Fahrt geht mitten auf die Seefläche, den Pilatus entlang, bald sind wir über dem sogenannten Kreuz; unter uns durchfuhren die weißen Dampfer den See, bedeckt mit jubelnden und schreienden Menschen. Die Straßen, der Promenadenkai vor dem Schweizerhof, alles ist schwarz wie von wimmelnden Ameisen. Wir wenden jetzt scharf nach links auf Küßnacht zu, hier wollen wir über die Paßhöhe zum Zuger See. Während bisher die Fahrt mit oder wenigstens nicht gegen die allgemeine Windrichtung gegangen war, beginnt von jetzt an das Manöverieren gegen die Windrichtung, was wir sofort bemerken, als wir die Paßhöhe von Küßnacht, auch für uns eine enge Gasse, überschreiten. Bald sind wir über dem Zuger See, dessen hellblaue Wasserfarbe im Vergleich zu den dunklen Wassermassen des Vierwaldstätter Sees besonders auffällt. Wir wenden uns südwärts zur Enge von Rothenbach, wo der breite See sich auf weniger als einen Kilometer verengt. Hier können wir schon beobachten, wie wechselnd die Windstärken im Gebirge sind. In dem engen Felsenpaß drängen sich die Stromfäden des Windes derart zusammen, daß wir kaum mit einem Meter Geschwindigkeit vorwärts kommen. Wir müssen also mindestens gegen vierzehn Meter Wind in der Sekunde ankämpfen. Doch das Felsentor besitzt nur geringe Länge, bald

sind wir im breiten, südlichen Teil des Sees, in flotter Fahrt geht es auf Zug zu. Wir wollen zum Zürcher See hinüber. Das ist nur möglich, wenn wir den hohen Felsrücken von Horgen, durch den die Gotthardbahn im langen Tunnel nach Zürich bricht, überfliegen können. Wir müssen zu diesem Zweck auf etwa 830 Meter ansteigen und noch dazu gegen einen ziemlich lebhaften Nordostwind, der, wie uns später übermittelte Messungen der Zürcher Zentralstation zeigten, auf dem See mit etwa sechs Meter strömte, über den Paß aber, wie uns die eigene Erfahrung lehren sollte, viel stärker dahinbrauste.

Im Vertrauen auf unser wackeres Schiff wurden die Höhensteuer emporgerichtet, und sofort flogen wir in schräger Fahrtrichtung nach oben, über Baar der Paßhöhe zu. Der Paß von Horgen wird für die Luftschiffahrt durch einen hohen, tafelförmigen Berg erschwert, an dessen linker Seite ein enges Tal herabsteigt, durch das wir hindurchmußten. Hier zeigte sich die Navigation besonders interessant. In dem engen Tal drängten sich die Luftmassen zu einem neuen, stärkeren Strom zusammen, der noch dazu abwärts floß und das Aufsteigen des Luftschiffs zu hemmen suchte. Hier zeigten die Höhen- und Seitensteuer ganz ihre hervorragenden Eigenschaften. Trotz des absteigenden Luftstroms drückten wir das in allen Fugen zitternde Luftschiff in die Höhe, uns allmählich, aber sicher der Paßhöhe nähernd. Das Vorwärtskommen war an einzelnen Punkten, wo die Talbildung sich stark verengte, besonders schwierig. Mitunter wurden wir tatsächlich zurückgetrieben, ein Beweis, daß wir zeitweise gegen einen Wind von mehr als 15 Metersekunden anfuhren. Dann mußten wir andere Teile des Paßüberganges durch unsere Seitensteuerung suchen, wo wir einen gewissen Windschatten vermuten konnten. Bei diesen Drehungen und Abtriften war das Tal mitunter so eng, daß wir fürchteten, das Heck unseres Schiffes berühre bei der Drehung die Talwand beziehungsweise die Berglehne. Aber alles gelang vortrefflich dank der wunderbaren Organe unseres Schiffes.

Um 1 Uhr 50 Minuten befanden wir uns über der Paßhöhe in 840 Meter Seehöhe. Mit einem Schlage tat sich ein anderes herrliches Bild auf. Vor uns lag in seiner ganzen Längenausdehnung der Zürcher See, links vor uns das Zürcher Becken, rechts die Rapperswiler Bucht. Im hellen Sonnenschein lagen die blühenden Gestade zu unseren Füßen, wo



Zeppelins Luftschiff (IV) über dem Bodensee.
(Nach einer Photographie von Ed. Schwarz, Friedrichshafen.)

Goethe und Klopstock sich begeisterten. Schwarz und dunkel traten aus der blinkenden Seefläche die Inseln von Ufnau heraus, wo einst Ulrich von Hutten litt und starb.

Ebenso mühsam wie der Aufstieg war der Abstieg. Noch immer strömte die Luft mit 13 bis 14 Meter gegen uns, und zwar von jetzt ab als aufsteigender Strom. Die niedergedrückten Höhensteuer zwangen unser treffliches Schiff jedoch allmählich wieder herab, und um 2¼ Uhr schwebten wir in ruhiger Fahrt, nur etwas über 400 Meter hoch, die Seeachse entlang, Zürich entgegen. Eine volle Stunde hatten wir zur Überwindung des Passes gebraucht, und doch ist Horgen von Zug nur durch eine Entfernung von 15 Kilometer getrennt.

In wundervollem Aufbau an den Berglehnen, überragt von dem dunklen Rücken des Ütliberges, lag die bedeutendste Stadt der Schweiz bald zu unseren Füßen. Uns möglichst niedrig haltend, flogen wir über das Häusermeer, das wie überall von jubelnden Menschen bedeckt war, dahin. Sofort stockte der Verkehr, in dunklen Haufen standen auf allen Straßen die Menschen mit emporgereckten Köpfen und emporgestreckten Händen. Wir erwiderten nach Möglichkeit den hellstimmigen Gruß der Stadt durch Tücherschwenken und Abwerfen von Postkarten. Doch bald mußten wir weiter. Noch einen Blick warf ich rückwärts, und siehe, eine Erinnerung tauchte plötzlich in mir auf. Von dieser Stelle aus hatte ich schon Zürich aus dem Luftmeer erblickt, 5 Jahre vorher hatte mich eine Ballonfahrt in Gemeinschaft mit Dr. Stolberg und Dr. Kleinschmidt von Straßburg nach Zürich geführt. Der gleiche Blick, und doch wie anders heute. Damals steuerlos dahintreibend, durchfurchten wir heute stolz, als souveräne Herrscher, die Luft.

Die eigentlich beabsichtigte Fahrt nach dem Walensee und in das Rheintal mußten wir leider aufgeben, denn dort standen dunkle, mächtige Gewitterwolken, die aufzusuchen nicht ratsam schien. Wir wandten uns deshalb nordostwärts Winterthur zu, über die reizenden Waldgebirge des Thurgaues in mannigfachen Wendungen dahinfahrend, beständig gegen einen Nordostwind von etwa 6 Meter in der Sekunde. Die Fahrt ging die Bahn entlang, mit einem Zuge fuhren wir eine Zeitlang um die Wette, keiner überholte den anderen. Etwas vor 4 Uhr waren wir über Winterthur, nach 5 Uhr über Frauenfeld, wo wir

mit den Offizieren der dortigen Artillerieschule Grüße austauschten. Um halb 6 Uhr erblickten wir wiederum die weite Fläche des blauen Bodensees, hell erschien die Abendsonne, die Heimstätte unseres Luftschiffes, die gewaltige Reichshalle, uns zur direkten Heimfahrt einladend. Doch die ermüdeten Männer widerstanden tapfer dem lockenden Gruß. Wir wandten den Schnabel des Schiffes ostwärts, galt es doch, unser Versprechen einzulösen, Rorschach und das Rheintal aufzusuchen. Nach 7 Uhr passierten wir die Rheinmündung, nachdem wir noch Staad und das romantisch gelegene Walzenhausen berührt hatten. Nach so vielen Schönheiten und Naturwundern brachte die Heimat doch wieder Neues, wenn nicht das Schönste: den Sonnenuntergang über dem Bodensee. Eine rote Feuerkugel hing der Sonnenball über der rot schimmernden Wasserschale, während wir direkt in den roten Glanz hineinfuhren. Im stillen Abendfrieden lagen die Ufer des Sees, als helleuchtende Sterne strahlten die Lichter der Uferstädte, über uns summten die Propeller ihr eintöniges Lied, und ruhig und stetig schoß unser schnelles Schiff der bergenden Halle zu. Um 8 Uhr 26 Minuten berührten die Gondeln die Wasserfläche, nachdem wir genau zur gleichen Zeit am Morgen die Fluten des Sees verlassen hatten. In zwölfstündiger Fahrt hatten wir Städte und Berge in mannigfacher Gestaltung und Lage überflogen, Grenzen verschiedener Staaten gekreuzt, immer Herren unseres Schiffes, immer Meister im flutenden Luftmeer, wahre Eroberer des Luftozeans.

Neben mir aber stand der Mann, der dies alles, man kann wohl sagen, gegen den Widerstand einer ganzen Welt geschaffen, in ruhiger, aber stolzer Bescheidenheit da. Ein mildes Lächeln verklärte seine ruhigen Züge, als er auf seine Arbeitsstätte, den Bodensee, herabblickte. Die Abendsonne beschien das edle Antlitz und küßte es mit dem Hauche der Unsterblichkeit."

Neben diesem bewährten Fachmann wollen wir auch noch einen anderen Mitreisenden zu Wort kommen lassen und zwar den Schriftsteller Emil Sandt:

„Tief unten auf der sonnenbeschienenen bergigen Erdoberfläche konnte ich sehen, wie die Schatten unseres Schiffes sich Zoll für Zoll vorwärts quälten, und oben fegten die Propeller in rasenden Umdrehungen um ihre Achse, so schnell, daß man nur eine Scheibe sah. Ich kletterte vom Mittel-

salon, durch dessen Seitenwände und Fußboden man einen Ausblick hat, in die hintere Gondel. Der lange, hohe und an den Seiten durch Ballontuch abgesperrte sichere Gang führt auf einen sich abwärts neigenden Aluminiumsteg und von da in die tiefer gelegene Gondel. Hier gibt es dann den Rundblick. Und unter uns glitt der Rheinfall bei Schaffhausen entlang, dann kam das Reußtal, dann schob sich Luzern heran. Das internationale Publikum unter uns geriet in einen Taumel, die Dächer wurden buntfleckig von Menschen, die Seeufer erhielten einen lebenden Kranz. Es war eine Fest- und Triumphfahrt. Hinüber ging's nach dem Vierwaldstättersee, Pilatus grüßte von Westen, die Rigi von Süden. Über Küßnacht glitten wir spielend über den Gebirgssattel nach dem Zugersee und von da unter sehr schwierigen, für die Prüfung der Lenkbarkeit ganz außerordentlich wichtigen Umständen an den Zürichsee. Unter uns der smaragdfarbene See. Unser Schiff spiegelte sich mit prachtvoller Klarheit wider, klein zwar, aber sehr deutlich, und rechts davon schwamm der Schatten. Wir durchquerten noch die Schweiz über Winterthur und Frauenfeld, flogen dann an den Bodensee heran über Rorschach, Bregenz, Lindau, Wasserburg wieder zur Heimstätte."

Welch hohe Freude und Begeisterung Graf Zeppelins Triumph-Luftschiffreise vom 1. Juli in der Schweiz hervorrief, erhellt aus einer aus Luzern eingetroffenen Karte, die den gedruckten Vers trägt:

„Der Zeppelin war bei uns,
Flog über Stadt und Matten;
Das war einmal ein Schwab,
An dem wir Freude hatten."

Von Luzern schrieb jemand an die „Basler Nachrichten": Heute gab es für die braven Luzerner eine Überraschung wie nie zuvor in ihrem Leben. Wie wir uns zum Mittagessen setzen wollten (ca. 12½ Uhr), fällt mein Blick auf einen weißen, runden Körper, der sich aus der Richtung vom Rootsee in der Luft heranbewegt. „Ein Ballon!" denken wir zunächst ohne sonderliche Erregung. Aber was bedeutet denn das? Dieses summende, schnarrende Geräusch?! Und siehe, der runde Fleck verlängert sich, nun gewahrt man eine scharfe Spitze, und wie sich das Ungetüm aufrichtet, da erkennen wir sie, die aus zahllosen Abbildungen bekannte Riesenzigarre mit dem polygonalen Durchschnitt, den beiden gleitenden Gondeln und den

sonderbaren Flügeln und Flossen am Schwanz! „Der Zeppelin! Der Zeppelin!" schreien wir alle wie rasend und eilen von Fenster zu Fenster, um ja nichts von dem wundervollen Schauspiel zu verlieren. In der Tat, er war es! Mit majestätischer Ruhe und Sicherheit segelt er ganz nahe über den Häusern hin; deutlich sehen wir, wie man droben unser eifriges Tücherschwenken erwidert. Mit eleganter Wendung geht nun der Ballon mehr gegen Osten, auf Dreilinden zu; in tadellosem Bogen, gleichmäßig vorwärts rückend wie ein Uhrwerk, um nun hinter der Wesemlinhöhe zu verschwinden.

Im „Berliner Tageblatt" berichtet ein Kurgast von Luzern: Um halb 1 Uhr mittags scheuchte ein dicht über den Hoteldächern summendes und surrendes Ballonungetüm die Table d'hôte-Gäste von ihren Tischen auf. Man eilte an das nahe Seeufer. Da manövrierte der Ballon bereits weit draußen über dem See, senkte sich plötzlich, und es schien, als wollte er sich auf den See herablassen. Blitzschnell erhob er sich jedoch wieder zu seiner früheren Flughöhe von ungefähr hundert Meter und eilte dem „Trichter" zu, der Stelle, wo die vier Buchten des Vierwaldstätter Sees sich vereinigen. Hier hatte es den Anschein, als ob die Lenker des Luftschiffes einen Augenblick zögerten; der Ballon lavierte, dann bog er mit einer jähen Wendung in die Bucht von Küßnacht ein. Das bewunderungswürdige Funktionieren der Steuerung löste unter den Zuschauern enthusiastische Rufe aus. Der pfeilgeschwinde, sichere und ruhige Kurs des Ballons, der jetzt aus der Ferne einer fliegenden Riesenschlange glich, steigerte die Begeisterung. Da war die Flugmaschine auch schon hinter den Hügeln in der Richtung nach dem Zuger See verschwunden. Genau 15 Minuten hatte das grandiose Schauspiel gedauert. Aufgeregt nahmen die Kurgäste, Deutsche, Franzosen, Engländer und Amerikaner, an der Hoteltafel wieder Platz. Sie hatten völlig unerwartet — zwischen Suppe und Fisch — einem kulturhistorischen Ereignis beigewohnt, einen weltgeschichtlichen Moment erlebt: die erste große Fahrt des lenkbaren Luftschiffes. Jäh war das Wunderschiff gekommen und jäh verschwunden, — aber ein geflügeltes Wort hat die Flugmaschine am Vierwaldstätter See hinterlassen: „Zeppelin gesehen?" Auf der Pilatusspitze, auf Rigikulm und in Tells hohler Gasse empfangen einen Wirt und Kellner mit begeistertem „Zeppelin gesehen?" In Flüelen nimmt der Schiffskontrolleur

die Fahrscheine mit den neugierigen Worten „Zeppelin gesehen?" ab, und in Altdorf knipst der Schaffner der elektrischen Bahn das Billet mit einem freudigen „Zeppelin gesehen?" Kein Wunder, daß mancher auch auf dem Tell-Denkmal nun die geänderte Inschrift liest:

Erzählen wird man von dem Zeppelin,
So lang' die Berge stehn auf ihrem Grund.

Der Dichter Gottfried Keller hat übrigens einmal gesungen:

Und wenn vielleicht in hundert Jahren
Ein Luftschiff hoch mit Griechenwein
Durchs Morgenrot käm' hergefahren —
Wer möchte da nicht Fährmann sein?

Um volle 37 Jahre, schreibt man aus Zürich den „Basler Nachrichten", ist die blühendste Phantasie von den Tatsachen überholt worden. Am 1. Juli 1908, nachmittags zwischen 2 und 3 Uhr, drängte sich in den Straßen Zürichs, am dichtesten an den Quais, eine aufgeregte Menge und hielt die Blicke unverwandt nach dem blendend weißlich-blauen Sommerhimmel gerichtet:

Langsam, wie ein Schwan, mit weißem Segel,
Herrlich auf des Himmels blauem Grunde,
Oben fährt ein Schiff von Ost nach Westen;
Ruhvoll lehnt der Schiffer an dem Steuer:
Ist das nicht ein schönes Abenteuer?

Daß es ein welthistorischer Augenblick war, die Erfüllung eines großen, herrlichen Traumes, das fühlte die Jugend, das wissen die Alten, und wo das Luftschiff in den Höhen sichtbar ward und in seiner majestätischen Ruhe über die Erde dahinflog, da weckte es Erstaunen. Wie ein hunderttausendstimmiger Jubelruf hallte es durch die schweizerischen Lande: „Zeppelin! Zeppelin!"

„Und wo ein Dörflein überflogen wurde," schreibt die „Thurg. Ztg.", „und wo ein Bauer auf einsamem Feld bei der Arbeit stand, da ist ein Jubelschrei hinaufgegangen zu Graf Zeppelins phantastischem Wunderschiff, das dämonenhaft mit der Eindruckskraft des Übernatürlichen auf das menschliche Gemüt einstürmte. Und in den überwältigenden Eindruck hat hineingespiegelt das rein menschlich freudige Gefühl, daß der zähe, kühne, weißhaarige Mann dort oben heute sich des schönsten Tages seines Lebens

freue, daß jahrzehntelang unverdrossene Arbeit und ungewöhnliche geistige Kraft den endgültigen Sieg davongetragen haben über alles Mißgeschick, über die Mißgunst der zünftigen Fachkreise und die Gleichgültigkeit der offiziellen Welt.

Und als das Schiff nach Frauenfeld kam, wie ein Lauffeuer ging's durch die Stadt. Und wie es in Schaffhausen zuging, in Luzern, in Zürich und Winterthur, so war es auch hier. „Zeppelin! Zeppelin!" Die Straßen füllten sich im Nu, auf allen Dächern strömte es zusammen, und mit Staunen sah man das Luftungetüm daherkommen im strahlenden Sommer und sicherem, kraftvollem Fluge, ein Anblick für Götter! In der Höhe von Niederwil machte das Luftschiff eine ganze Wendung nach links, zeigte uns seine imposante Breitseite, stieg dann mit gehobener Spitze höher, kam wieder herab und fuhr dann surrend mit stolzer Majestät, als wär's seit Jahren so Brauch, gegen den ziemlich kräftigen Ostwind, heran an die Stadt und in so geringer Höhe über den Häusern weg, daß man die Steuervorrichtungen und die Propeller sehen konnte, und die Leute in den beiden Gondeln und die Tücher, mit denen sie freundlichen Gruß winkten. Man tat es auch, gab durch jubelnden Zuruf seiner tollen Freude Ausdruck, und man hätte dem Grafen Rosen zugeworfen die schwere Menge, wenn das Blumenwerfen unter solchen Umständen nicht gar so schwierig gewesen wäre."

Eine Schwäbin schickte folgende Bitte einer Zeitung ein:

An Graf Zeppelin!

Überall man Zeppelins Luftschiff sah,
Die einen von ferne, die andern ganz nah,
Bald über den Dächern, bald in der Höh',
Entzückt war der Ober- und Überlingersee.

Den Rhein hinunter, in Zürich und Luzern
Jubelte alles ihm zu schon von fern:
„Zeppelins Luftschiff kommt, Hurra!
O seht, wie herrlich, es ist schon ganz nah!"

So les' ich in den Zeitungen drin,
Und dachte mir in meinem Sinn:
„Warum wohl alle er beglückt
Und an den „Gnadensee" nie rückt?"

Wir freuen uns schon lange drauf
Und sehen vergebens in die Höh',
Und hoffen, wenn Zeppelin steigt wieder auf,
Zeigt er sich auch mal am „Gnadensee"!

Ein lustiges Intermezzo gab's übrigens beim Antritt der Zwölfstundenfahrt. Emil Sandt erzählt es einmal in seiner launigen Weise. Das Schiff war zu schwer belastet. Woran lag das? Wie auf einem Ozeandampfer gibt es auch im Luftschiff genug verborgene Ecken und Winkel. Es wurde abgesucht. Binnen kurzem kam ein Mann zum Vorschein. Er gehörte dem Hallenpersonal an, war aber weder zur Bedienung während der Fahrt bestimmt, noch auch sonst eingeladen worden. Der erste „blinde Passagier" der Luft! Über das Gesicht Seiner Exzellenz glitt ein schwach verhaltenes Schmunzeln. Graf Zeppelin verstand die Handlungsweise. Oberingenieur Dürr aber, der für sentimentale Anwandlungen genau so wenig Zeit wie Veranlagung hat, pfiff den „Heimling" im Sechsachteltakt hinaus. Man hätte ihn ja auch nicht gut später „an die Luft setzen" können, als das Fahrzeug etliche hundert Meter über der Erde in den Lüften schwebte!

Überall war die Begeisterung groß.

Auch die Geschäfte machten sich die Zeppelin-Begeisterung zu nutz. Wir wollen nicht reden von den außerordentlichen Variationen von Ansichtskarten und Bildern, deren Absatz ja ins Enorme ging, sondern von den Geschäften, die nun einzelne Artikel mit dem Namen „Zeppelin" benannten. Schon nach den ersten Aufstiegen im Jahre 1906 erschienen „Zeppelin-Zigaretten", was den Grafen um so mehr amüsierte, als er gar nicht raucht. Kaum war die Zwölfstundenfahrt gemacht, da kündigte ein Herrenmodebazar mit großen Lettern in der Zeitung einen „Zeppelin" an, nämlich einen federleichten Gummimantel, dreihundert Gramm schwer. Ohne Zweifel soll derselbe bei den künftigen Luftschiffahrten getragen werden, falls man dabei nicht eine wärmere Kleidung vorzieht. Inzwischen wird man sich auch auf der Erde einen „Zeppelin" um seine Schultern werfen! Ein begeisterter Zuckerbäcker in Friedrichshafen stellte eine Nachbildung des Luftschiffes in schönstem Zuckerguß her und gab ihr die Inschrift: „Hoch Zeppelin!" Ein Kaufmann in Konstanz verkaufte einen besonderen Zeppelin-Huldigungsschmuck: eine goldene Brosche, die das

Bild des Grafen trug. Ein Gartenverwalter errang einen neuen, aufsehenerregendem Züchtungserfolg in Form einer prachtvollen, hochwachsenden Blatt-Begonie. Diese neueste Züchtung wurde nun mit Genehmigung des Grafen mit seinem Namen benannt. Und Zeppelin, als besonderer Freund der Natur, ließ dem genialen Gartenverwalter seinen besonderen Dank für diese eigenartige Huldigung ausdrücken.





Das Schloßgut Girsberg bei Emmishofen.

Der siebzigste Geburtstag des Grafen.

Post nubila jubila.



er 8. Juli 1908 ist für die Bewohner der Bodenseegegend, besonders für Konstanz und das benachbarte Schweizerdorf Emmishofen, ein unvergeßlicher Tag. Graf Zeppelin feierte seinen siebzigsten Geburtstag, geehrt und bewundert von der ganzen Welt. War doch gerade die große Schweizerfahrt (am 1. Juli) vorausgegangen und der endgültige Sieg seines Systems damit glänzend bewiesen. Der Graf war am Samstag (den 4. Juli) vor seinem Geburtstag von Friedrichshafen her auf seinem Landgut Girsberg eingetroffen. Dort und in Konstanz fanden die Festlichkeiten statt. Auf der „Insel" wurde ihm von einer Abordnung der Stadtverwaltung mit dem Oberbürgermeister Dr. Weber an der Spitze der Ehrenbürgerbrief der Stadt Konstanz überreicht. Die auf Pergament geschriebene, von Goldornamenten umrahmte Urkunde, entworfen und ausgeführt von der Kunstanstalt Schmidt-Pecht, befindet sich in einem auf vier Kugelfüßchen stehenden, pultartigen Kästchen, welches mit hellgrauem Leder bezogen und mit reichem, versilbertem und vergoldetem Metallbeschläg verziert ist. Die Seitenwangen decken durchbrochene, freigetriebene Lorbeerzweige, während die als Deckel aufgehende Vorderseite Eckverzierungen, die Jahreszahlen 1838—1908 und das Stadtwappen zeigt, das ein Ring mit der Inschrift die Stadt Konstanz umgibt. Von der Urkunde geht eine seidene Schnur in den Konstanzer Farben durch den Deckel und trägt in schwarzer Kapsel das alte Stadtsiegel. Die Urkunde lautet: „Wir, Bürgermeister und Rat der Großherzoglich Badischen Kreishauptstadt Konstanz, ernennen kraft dieser Urkunde in Ausführung eines einmütigen Beschlusses der Bürgerschaft zum Ehrenbürger den heute vor siebzig Jahren geborenen Sohn unserer Stadt: Seine Exzellenz den General der Kavallerie z. D. Dr. ing. Graf Ferdinand von

Zeppelin, den ruhmreichen Reiteroffizier, den tatkräftigen Ingenieur und bahnbrechenden Erfinder auf dem Gebiet der Luftschiffahrt.“ Auch die Stadt Stuttgart ernannte den Grafen an diesem Tage zum Ehrenbürger, nachdem die Stadt Friedrichshafen dies schon im vorhergehenden Jahre getan hatte.

Das Festessen auf der Insel, das ursprünglich nur ein Familiendiner sein sollte, gestaltete sich zu einem offiziellen Festmahl, woran auch die Vertreter des Königs von Württemberg und der württembergischen Ständekammer teilnahmen. Ein Verwandter des Grafen, Generalleutnant von Zepelin, überreichte dem Gefeierten ein Photographiealbum, worin sich etwa siebzig Bilder von der in Nord und Süd weitverzweigten Familie befinden.

Gar schön gestaltete sich dann auch die Feier auf Schweizerboden am Abend dieses Tages. Nachdem der Graf mit seiner Familie durch den beflaggten Ort Emmishofen gefahren war, nahm er in einem Kreise vertrauter Freunde auf seinem Landgute das Abendessen ein. Während desselben sammelte sich draußen eine immer größer werdende Volksmenge an, bis dann um halb zehn Uhr ein solenner Fackelzug mit mehreren hundert Mann eintraf. An der Spitze marschierte die Ortsbehörde, die nun dem Grafen feierlich gratulierte und den Wunsch aussprach, er möchte noch viele Jahre im Kreise seiner Familie der Gemeinde Emmishofen erhalten bleiben. Verschiedene Gesangvereine brachten ihm Huldigungen dar. Und der Graf sprach sichtlich gerührt und erfreut zu der Menge, die etwa viertausend zählte: Als er jüngst sein Flugschiff durch Helvetiens Gaue gelenkt habe, da sei es ihm eine Freude gewesen, das Herz der Schweiz zu betrachten und er habe sich gesagt: kaum gibt es etwas Schöneres als dieses Land. Nun aber sei er zu der Überzeugung gekommen, es gäbe doch noch etwas Schöneres, nämlich das Herz der Schweizer. Sein Hoch galt der schönen Schweiz, seinem lieben zweiten Heimatland. Damit hatte es der Gefeierte den Schweizern getroffen. Ein brausender, fast nicht enden wollender Beifall brach los. Ein großartiges Feuerwerk von der trefflichen pyrotechnischen Firma Alois Müller & Söhne in Emmishofen geleitet, bildete den schönen Schluß dieses Abends. Zuletzt kamen die Initialen „F. 70 Z.“ mit der Grafenkrone darüber, und einen Augenblick leuchtete noch die Krone allein gegen den nächtlichen Himmel auf.

Das Losungsbüchlein der Brüdergemeinde hatte an diesem Tage das Losungswort: „Die auf den Herrn harren, kriegen neue Kraft, daß sie auffahren mit Flügeln wie Adler, daß sie laufen und nicht matt werden, daß sie wandeln und nicht müde werden.“ Jesaias 40, 31. Wie trefflich paßte das doch für den Grafen und sein nun vollendetes Werk! Es prangte denn auch dieser Spruch mit großen Silberbuchstaben an einer Eingangspforte von Blumengewinden auf dem Hofe des Girsberg. Die Tochter des Hauses hatte dafür gesorgt, daß das Auge des Vaters sogleich auf dieses Schriftwort fiele, wenn er am Morgen seines Geburtstages sein Fenster öffne und hinausschaue auf die geliebte Stätte seiner Jugend und seines Alters.

Aber nicht nur die örtliche Umgebung des Grafen nahm den innigsten Anteil an seinem Ehrentage; nein, von überall her liefen die Telegramme und Glückwunschschreiben ein. Der Telegraph war von früh bis spät diesseits und jenseits der Schweizergrenze für ihn beschäftigt. Telegramme von den Fürstlichkeiten wechselten mit denjenigen namhafter Gelehrter und schlichter Verehrer aus dem Volk. Es mögen im ganzen etwa achthundert gewesen sein, und der Graf hatte Mühe, all diese Grüße zu lesen. An eine Beantwortung war vollends nicht zu denken. Wie gönnte man ihm allgemein diese ungeteilte, neidlose Mitfreude nach so viel vorausgegangenen Kämpfen und Sorgen!

Post nubila jubila — nach den Wolken der Jubel, nach dem Leid die Freude. Das galt auch bei ihm. Die lichte, klare Sonne hatte das dunkle Gewölk durchbrochen und strahlend umleuchtete sie ihn nun.

Zeppelin und die Jugend.

Was ist das Schaffen ohne Wissenschaft?
Und was ist Wissen, das nicht Werke schafft?
Ein toter Schatz, ein kümmerlich Bemühn,
Aus denen nimmer Leben kann erblühn!
Doch wo sich beides eint zu einer Macht,
Da ist des Lebens junger Tag erwacht
Und überstrahlt mit neuem Licht die Erde,
Als riefe Gott zum zweitenmal sein — Werde!



Daß der jugendliche Greis mit seinem Werk es besonders der Jugend getroffen hat, ist begreiflich. Schon sein kühner Ritt im deutsch-französischen Krieg hatte ihn zum Liebling der jungen Welt gemacht. Und erst recht seine Erfindung! Der kühne Mut, das energische Schaffen, der geniale Gedanke, der bedeutende Erfolg — das alles mußte ihn ja in hohem Maße zum Freund der Jungmannschaft machen. Und der Mann gehört auch zur Jugend trotz seiner 70 Jahre. Er hat ein junges Herz und eine jugendliche Spannkraft; er hat einen frischen, fröhlichen Sinn und ein kindlich frommes Gemüt. Er kann nicht „alt“ werden; denn er ist ein Baum, gepflanzet an den Wasserbächen. Anläßlich einer Familienfeier forderte ein Vetter den Grafen auf, sich nun endlich einmal „alt“ zu fühlen, da lehnte er aber höflich dankend diese Zumutung ab, ja er war entrüstet darüber und bewies das Gegenteil durch fortgesetzte angestrengte Arbeit.

Als im Herbst 1907 der Graf seine herrliche Fahrt über den Bodensee und Konstanz gemacht hatte, da sandte ihm bald darauf ein Oberprimaner der Oberrealschule eine hübsche Zeichnung seines Schiffes. Wie das den kühnen Luftschiffer freute! Er wußte dem jungen Zeichner zu danken. Er lud nicht nur ihn, sondern seine ganze Klasse mitsamt der Lehrerschaft nach Manzell ein. Dort zeigte er ihnen die Halle und das Schiff, ließ sie im

schönen Immenstaad am See bewirten und redete zu ihnen Worte der Liebe. Wie haben sie da in sein goldenes Herz hineingeschaut und seinen edlen Sinn verspürt! Wohl mag der eine oder andere unter ihnen in jenen schönen Stunden den Vorsatz fest gefaßt haben: ich will auch so meine ganze Kraft einsetzen für das Werk, das ich zu tun habe. Und als am Vorabend des schönen 70. Geburtstages die oberen vier Klassen der Oberrealschule und des Gymnasiums in Konstanz dem Hochgefeierten auf der Insel einen solennen Fackelzug darbrachten, da wendete sich sein volles Herz mit trefflichen Worten wieder an die Jugend: Mit Gottes Hilfe habe er sein Werk nur tun können; nicht jedem sei es gegeben, eine epochemachende Tat zu leisten. Aber darauf komme es ja auch gar nicht an, sondern vielmehr darauf, daß ein jeder in seinem Teil treu sei und sein Werk tue mit Gott, daß er seine ganze Kraft daran wende; dann werde es jedem auf seine Weise gelingen. Der Wissenschaft, der Arbeit und der Treue galt sein Hoch. Brausend erklang das Deutschland-Lied über Rhein und Bodensee dahin, als der Graf mit seiner Tochter im kleinen Boot auf den Fluten schaukelte und das kommende Geschlecht von der Rheinbrücke aus seine Fackeln hinunterwarf. Da hat die Jugend von Konstanz einen großen Augenblick erlebt. Und als der Jubel der Begeisterung sich gelegt hatte und das kurze Zischen der Fackeln im Rheinstrom vertönt war, da war es stille Nacht geworden ringsum. Möchte es auch still geworden sein in den Herzen der jungen Welt, daß die goldenen Worte eines großen Mannes noch lange nachtönen und sie auch in späteren Tagen daran gedenken, daß man Großes nur leisten kann mit Dahingabe der ganzen Kraft und daß man zu großen Taten die Hilfe des Höchsten bedarf.

Am Geburtstagsmorgen war es bereits wieder ein Teil der Konstanzer Jugend, der mit einer Abteilung der Regimentsmusik zum schönen Landsitz des Grafen auf Schweizerboden pilgerte, um dort dem Hochverehrten ein Ständchen zu bringen. Der Choral: „Lobe den Herrn, den mächtigen König der Ehren" eröffnete den Reigen. Auch da sprach der Nimmermüde zur Jugend.

Aber nicht nur die Konstanzer Jugend erglühte in warmer Begeisterung und Liebe für den Grafen. Überall hieß es unter dem jungen Geschlecht: Er ist unser! Als der kühne Aeronaut am 1. Juli 1908 seine zwölfstündige Fahrt durch die Schweiz machte, da waren die großen und kleinen Schüler

nicht mehr zu halten. Aus Zürich wird von einem Lehrer in der „Zürcher Post“ erzählt:

Tief neigen sich die Köpfe der Schüler auf ihre Hefte. Bei der Hitze wollen sich die Gedanken nur schwer zu Sätzen fügen. Verzweifelt kaut da einer am Federhalter und starrt ins Blaue, als ob er einen guten Einfall von dorther erwartete. „Herr Lehrer! Herr Lehrer!“ platzte es plötzlich laut heraus, „ein Luftschiff! ein Luftschiff! „Was, ein Luftschiff,“ werfe ich tadelnd ein. „Doch doch — ein Luftschiff, da fliegt's!“ Richtig, ein riesiges Ungetüm schwebt ganz nahe am Schulhaus vorüber und zwar so tief, als ob seine Insassen Einsicht von einer zürcherischen Schulstube nehmen wollten. Jetzt gab's kein Halten mehr. Zu den Fenstern stürzte die plötzlich wach gewordene Schar; eine zweite Klasse drängt herein, die das Wunder auch sehen will. „Ist das der Zeppelin?“ fragten mit einem Schlage Dutzende neugieriger Mäulchen. „Gewiß ist das der Zeppelin; wer könnte es sonst anders sein? Wir Schweizer besitzen kein lenkbares Luftschiff, und ein solches ist es ja, seht nur wie es schwenkt und sich dreht.“ Die Kinder sind Aug und Ohr. Die einen hören das Surren der Propeller, die andern wollen Rauch aufsteigen sehen. Wieder andere fragen nach dem Steuer und ähnlichen Vorrichtungen. Doch schnell wird es wieder still, wenn das Schiff eine neue Evolution ausführt. Es fällt plötzlich vom nordöstlichen Kurs ab und dreht westwärts. Man sieht, es will die Einsattelung des Milchbuckes gewinnen. Trotz des ziemlich starken Windes gehorcht das Fahrzeug wie ein williges Pferd sicher seiner Führung und der findige Menschengeist triumphiert über die Tücken des Luftmeers. „Es fällt, es will sich auf den Kopf stellen,“ ruft erschrocken die Schar. Recht, es hat sich ganz nach vorn geneigt, es steht ganz schief, auch uns Alten wird es kitzelig zumute; doch bald erlangt es wieder die normale Lage, um sich nach einigen Minuten mit seinem hinteren Ende zu senken. Bald kehrt es uns die Längsseite, bald das hintere Ende zu und gibt so hübsche Proben seiner Lenkbarkeit. „Es sinkt, sie wollen gewiß landen, es ist nur noch halb zu sehen, ach, jetzt ist es ganz verschwunden; kommt es nicht mehr, sind die Männer bei Oerlikon ausgestiegen?“ so wird gefragt. Noch eine Weile haften die Blicke harrend an Zürichs großem Einfalltor; doch bald flattert das schwatzende und fragende Volk an seine Plätze und nimmt nach der Pause seine Schularbeit wieder auf. Eine Weile später über-

bringt ein Schüler freudestrahlend ein Zeichnungsheft. Darin steht ein regelrechter „Zeppelin", nichts ist an ihm vergessen, von einem Schüler hingeworfen, der sich beim Klassenzeichnen sonst noch nie als großer Künstler aufgetan hatte. So hat die junge Generation das erste lenkbare Luftschiff geschaut. Was wird sie noch alles sehen können, bis sich das erste Grau auch in ihrem Haare zeigt?

Und weil der Graf St. Gallen auf seinem großen Fluge nicht berührt hatte, so sandte ihm die dortige Schuljugend eine mit mehr als 800 Unterschriften bedeckte Bittschrift, er möchte doch beim „St. Galler Jugendfest" am 14. Juli eine Fahrt über ihre Stadt machen. Dem Wunsche konnte er nun freilich nicht entsprechen; aber gefreut hat ihn diese Einladung doch. Und wenn es nach seinem Herzen gegangen wäre, dann hätte gewiß der Schwerpunkt des St. Galler Jugendfestes diesmal in der Luft gelegen. Ein höherer Lehrer in St. Gallen schrieb uns nachher: „Die St. Galler Jugend hat an ihrem Feste oft und viel vom Rosenberg aus nach Manzell hinübergeschaut und mich wiederholt gefragt: ‚Chunt ächt de lieb Zeppelin zu-n-is ufe?' (Kommt wohl der liebe Zeppelin zu uns herauf.) Wäre das eine Freude gewesen!"

Von überall her kamen von Schülern und Studenten Karten und Briefe an den Grafen, die alle Bewunderung und Begeisterung atmeten.

Am Sonntag nach der großen Schweizerfahrt waren in Bern etwa 300 Polytechniker versammelt. Auch sie sandten ein Glückwunschtelegramm an den Grafen.

Durch die Presse lief auch folgendes Geschichtchen aus der „Leipziger Lehrerzeitung": Im Physikunterricht einer Leipziger Bezirksschule war vom lenkbaren Luftschiff und seinem Erfinder die Rede. Es wird gefragt, wie man einen Mann nennt, der, wie Graf Zeppelin, ohne auf seinen Nutzen bedacht zu sein, hartnäckig sein Ziel verfolgt, worauf prompt die Antwort erfolgt: „Das ist ein Nichtsnutz!" Der Lehrer glaubte mit diesem originellen und diesmal wirklich wahren Schulwitz dem Erfinder eine Freude machen zu können. Das ist gelungen. Eine am 1. Juli aus Friedrichshafen abgesandte Ansichtspostkarte: „Das Luftschiff des Grafen Zeppelin bei seiner Landung" trägt in markigen Schriftzügen die Worte: Der „Nichtsnutz" dankt bestens für die freundliche Mitteilung der komischen Antwort.

Besonders glänzend gestaltete sich aber die Fahrt der Tübinger Studenten nach Friedrichshafen. Und davon soll jetzt noch erzählt werden. Es war am Samstag den 18. Juli, als gegen Mittag ein Extrazug aus der württembergischen Universitätsstadt in der schönen Sommerresidenz des Königs am Bodensee eintraf. Mehr als 700 Professoren und Studenten entstiegen dem Zug. Das war ein buntes Leben und Treiben in den Straßen von Friedrichshafen. Was schadete der fröhlichen Jungmannschaft das ungünstige Wetter, das gerade an jenem Tage herrschte! Wollten sie „dem Mann der Tat", der ruhig und fest sich erwiesen hatte mitten in stürmischen Wogen, ihre Huldigung darbringen, dann durften sie auch schon etwas von Sturm und Regen leiden. Das paßte ja zum Mann und zur Sache. Der allgemeinen studentischen Ovation ging ein Begrüßungsakt der naturwissenschaftlichen Fakultät voran. Diese überreichte dem Grafen in feierlicher Abordnung das Diplom eines Ehrendoktors. Dieses Diplom, welches der derzeitige Dekan der naturwissenschaftlichen Fakultät Professor Dr. Wislicenus in Begleitung der Professoren Dr. von Brill, Dr. von Vöchtling und Dr. Paschen mit einer Ansprache überreichte, ist in Latein in der klassischen Sprache Ciceros verfaßt und lautet zu Deutsch:

„Den Mann, der, mit Kraft des Geistes und wahrer Wissenschaft erfüllt, unbekümmert um Ruhm und Ehre bei den Leuten seine mühevollen Studien und Versuche mit ausdauernder, tapferer Seele und nicht ohne große Beschwerden fortführte, bis er nach 35 arbeitsreichen Jahren seine Erfindung des leicht dem Steuer gehorchenden Flugschiffs und damit ein Werk vollbrachte, vollkommener, als bisher irgendwo bekannt war, so daß er den Menschen auch das Meer der Luft zur Fahrt und Beherrschung erschloß, — diesen um das ganze Menschengeschlecht wie um das Vaterland hochverdienten Mann ernennt die Fakultät an seinem 70. Geburtstage ehrenhalber zum Doktor der Naturwissenschaften mit der besten Gratulation und herzlichen Wünschen für ein rüstiges Alter, und spricht die Ernennung durch dieses Diplom aus."

Nun begab sich der ganze Zug der Tübinger Studentenschaft in vollem Wichs und mit flatternden Fahnen zum Hotel des Grafen „zum Deutschen Haus". Das Korps „Suevia" in seinen hochroten Pikeschen schritt voran. Dann kamen die „Franken" in frischem Grün, die „Ulmer" in ihrem leuchtenden Gelb, gefolgt von der ganzen übrigen Farbenskala der Tübinger

Universität. Auf dem Balkon erwartete sie der Gefeierte. Böllerschüsse ertönten, als die Massen sich sammelten. Dann trat als Sprecher der Studentenschaft der stud. jur. Steffen vom Korps „Suevia" vor und hielt eine Ansprache. Er sagte u. a., es erfülle die Studenten mit Stolz, daß es einem Deutschen gelungen sei, das Problem zu lösen, das seit Jahrzehnten die erlesenen Geister aller Nationen bewegt. Und daß es ein Schwabe sei, das sei für die Tübinger Studenten ein ganz besonderer Anlaß, dem Grafen ihre Huldigung darzubringen. Und als der Student geschlossen hatte, da erdröhnte ein begeistertes dreimaliges Hoch. Die Schläger klirrten, die Böller krachten und die Fahne neigte sich zum ehrerbietigen Gruß.

In sichtlicher Bewegtheit, aber glückstrahlenden Auges ergriff der Graf das Wort: „Aus ganzem Herzen danke ich der Studentenschaft unserer Landesuniversität. Ich heiße Sie hier willkommen und danke für die ganz ungewöhnliche, meine Verdienste weit überhebende Auszeichnung und Ehrung. Gern hätte ich Ihnen mein Luftschiff im Fluge vorgeführt, aber wegen eines kleinen Mißgeschicks, das uns betroffen hat, ist es leider zurzeit unmöglich. So bleibt mir nichts übrig, als Sie zu bitten, sich auf meine Dampfboote im großen Dampfschiffhafen einschiffen zu wollen, um sich meine Sache anzusehen. Also auf Wiedersehen, meine Herren!" Nochmals jubelte es begeistert zum Balkon empor. Es war eine Huldigungsfeier, wie sie Friedrichshafen wohl noch nicht erlebt hat. Im Anschluß daran begab sich eine Abordnung, bestehend aus dem Rektor der Universität Prof. Dr. Garbe, dem Kanzler Prof. Dr. von Rümelin, dem Führer der Huldigungsfahrt Prof. Dr. Bürker und den Mitgliedern des Studentenausschusses stud. jur. Steffen-„Suevia", stud. theol. Seeberg-„Franconiae" und stud. phil. Pistorius-„Ulmiae" in das Zimmer des Grafen, wo der Rektor Prof. Dr. Garbe in einer Ansprache an den Grafen etwa folgendes ausführte: „Ew. Exz. haben soeben vernommen, wie wir alle, Tübinger Universitätslehrer und Studenten, die wir heute gekommen sind, um Ew. Exz. zu huldigen, erfüllt sind von der gleich glühenden Begeisterung für Ew. Exz. und das, was Ew. Exz. vollbracht haben. Wir sind stolz und glücklich darüber, daß Ew. Exz. uns gestattet haben, Ihnen unsere ehrerbietigen Glückwünsche darzubringen. Für jeden von uns bedeutet es ein unvergeßliches Erlebnis, daß wir Auge in Auge

dem Manne gegenüberstehen dürfen, der eine neue Epoche in unserem Kulturleben begründet hat. Kürzlich erfuhren wir aus den Zeitungen, daß Ew. Exz. 70 Jahre alt geworden seien, aber diese Nachricht war falsch. Ew. Exz. sind nicht 70 Jahre alt, sondern 70 Jahre jung, und deshalb dürfen wir uns der Hoffnung hingeben und den herzlichen Wunsch aussprechen, daß es Ew. Exz. noch jahrzehntelang beschieden sein möge, sich des Segens zu erfreuen, der aus der Erfindung Ew. Exz. für das deutsche Vaterland hervorsprießen wird." In seiner Erwiderung gab der Graf in herzlichen Worten und sichtbar mit seiner inneren Bewegung kämpfend, seiner tiefen Ergriffenheit Ausdruck. Seine Verdienste würden hier zu hoch veranschlagt. Er sei sozusagen nur der blinde Ausführer dessen, was ihm die Vorsehung aufgetragen habe. Er fühle sich nur als das Werkzeug, und wenn er gerade auf das verfallen sei, was der Menschheit zum Frieden gereiche, so sei er eben nur ein ausführendes Organ der Vorsehung gewesen, die ihn dazu getrieben habe, dieses Werk anzugreifen. — Nach dem Huldigungsakt verteilten sich die Teilnehmer auf die verschiedenen Gasthäuser der Stadt zum Mittagsmahl. Zu der Mittagstafel des Grafen waren der Rektor und der Kanzler der Universität, die Mitglieder der naturwissenschaftlichen Fakultät und des Studentenausschusses geladen.

Am Nachmittag um 4 Uhr begab sich dann die große Schar zum Hafen, um der Einladung des Grafen zu einer Dampferfahrt nach Manzell Folge zu leisten. Dicht besetzt mit fröhlichen Akademikern waren die beiden stattlichen Dampfer „Württemberg" und „Königin Charlotte". Die Studenten ließen ihre Freude durch manches Lied erschallen, daß es weithin gehört ward auf dem schönen Bodan und an seinen Ufern. Als sie sich der Halle näherten, erklang das Lied: „Deutschland, Deutschland über alles, über alles in der Welt."

Nun tritt man ein in den Riesenraum der Halle. Sie ist nicht zu klein, sie kann sie alle fassen. Da lag der große Flugschiffkörper vor den erstaunten Blicken. Der Erfinder selbst macht den Führer, ihn unterstützen dabei sein Neffe und sein Oberingenieur. Alles wird erklärt; auch die Motore ließ man laufen. So bekamen die Studenten einen allseitigen Einblick in das wunderbare Fahrzeug. Nur eines blieb ihnen versagt, das Schiff im Fluge durch die Lüfte eilen zu sehen, weil es gerade der Reparatur bedurfte.

Am Abend war **Festkommers** und zwar ein solcher, den man auf den Universitäten trotz aller Feierlichkeit nicht leicht erlebt; denn nicht nur der Hochgefeierte war anwesend, sondern auch Se. Majestät der **König** erschien. Er trug die Mütze und die Bänder der Tübinger Schwaben, auch Bänder der Göttinger Bremenser hatte er angelegt. Frisch und fröhlich erklang als Huldigungslied für den Grafen: „Preisend mit viel schönen Reden ihrer Länder Wert und Zahl."

Darauf folgte ein vom Rektor Magnificus Prof. Dr. **Garbe** ausgebrachtes Hoch auf den König, das jubelnden Widerhall fand und dem die Königshymne folgte.

Der **König** hieß nun die Versammelten in seiner zweiten Residenz freundlich willkommen und kommandierte mit studentischem Schneid „einen kräftigen Schoppensalamander". Ein langer Begeisterungssturm brach los. Als dieser sich gelegt hatte, sang man ein Reiterlied, weil man doch den ehemaligen Reitergeneral ehren wollte: „Wohlauf, Kameraden, aufs Pferd, aufs Pferd!" Und mancher mag sich dabei wohl schon an ein Reiterstück aus dem Siebziger Krieg erinnert haben, das auch heute noch jeder deutsche Jüngling kennt. Nun folgte die Festrede auf Zeppelin. Stud. phil. **Pistorius** hielt sie, er erinnerte zunächst an jenen Rekognoszierungsritt des Grafen und kam dann auf den jüngsten „Schwabenstreich" Seiner Exzellenz zu sprechen, den er durch die zwölfstündige Schweizerfahrt gemacht habe.

Dann sprach Graf **Zeppelin**: „Für die außerordentliche Auszeichnung, welche die Landes-Universität durch ihr Erscheinen ihrem jüngsten Doktor von neunundneunzig Semestern erweist, spreche ich aus vollem, bewegtem Herzen innigsten Dank aus. Meine Freude hat sich frei gerungen von dem bedrückenden Gedanken, daß alle diese Ehrungen einer weitgehenden Überschätzung meiner Leistungen entspringen. Gründet sich mein Tun doch nur auf die exakten Wissenschaften und bedurfte es nicht der hohen Geistesarbeit philosophischer Spekulation. Ich brauchte mir nicht Überzeugung und Glauben zu suchen, sondern Rechnung, Logik und Versuche reihten eine Gewißheit an die andere. Und wenn man die Gewißheit hat, daß man zum Ziel gelangen kann, dann ist es kein Verdienst mehr, zu dem Weg zu gelangen. So habe ich das volle Bewußtsein, daß die Begeisterung, die mir von Ihnen und aus allen deutschen Gauen ent-

gegengebracht wird, nicht auf einer Überschätzung meiner Leistungen beruht, sondern dem Werkzeug gilt, das berufen war, etwas zu schaffen, wonach die ganze Welt sich lange gesehnt hat. Ich kann mich diesem beglückenden Gefühl mit Dank hingeben; denn es gibt mir die Zuversicht, daß das Instrument, das ich schaffen durfte, aufgefaßt und ausgenutzt wird zum Segen und zum Vorteil des Deutschen Reiches. Die Wissenschaft wird sich der Sache annehmen, die Technik wird die nötige Vervollkommnung herbeiführen, die Naturwissenschaft wird die Gesetze, welche die Leistungen bedingen, klarlegen, die Erd- und Völkerkunde wird das Instrument, das ihr ganz besonders zu statten kommt, ausnutzen, die Volkswirtschaft wird zunächst zeigen, wie das deutsche Kapital ungesäumt zuzugreifen hat, um den Vorteil auszunutzen, der darin liegt, daß wir das erste wirklich brauchbare Fahrzeug besitzen. Die Rechtswissenschaft wird die Vorschriften und die internationalen Verträge finden — jawohl, meine Herren, lachen Sie nur — wie die Luftschiffahrt zu weiteren Verbindungen und zum friedlichen Verkehr der Völker sich ausbilden läßt. So habe ich denn die herrliche Aussicht, daß das Unternehmen, das ich begonnen habe, sich weiter ausbauen wird zum Segen des Deutschen Volkes. Dafür ist mir Bürgschaft, wenn ich sehe, wie die wissenschaftliche Welt, die Meister und ihre Jünger, die Professoren und die Studenten, begeistert die neue Aufgabe auffassen. An die Spitze der Bewegung haben sich Professoren und Studenten der Universität Tübingen gestellt. Ich bitte Sie, daß Sie meinem Dank dafür Nachdruck verleihen, indem Sie mit mir einstimmen in den Ruf: Tübingen lebe! Hurra! Hoch!"

Prof. Dr. Wislicenus feierte nun den Grafen in einer Rede und meinte von „jungen Doktoren" erwarte man noch vieles. Und da der Graf noch so jugendlich frisch sei, so sei diese Erwartung auch wohl hier angebracht. Ein dreifaches Hurra brachte er dem Ausbau der Luftflotte und ihrem Kommandeur. Auch ein eigenes Festlied war für diesen Tag gedichtet worden, das wurde nun nach der Melodie: „Du Schwert an meiner Linken", gesungen.

Noch einmal sprach der Gefeierte: „Es sei die Frage an ihn gerichtet worden, ob er nicht auch über Tübingen fliegen werde. Das könne er aber leider noch nicht versprechen. Wie die Segelschiffahrt, so sei auch die Luftschiffahrt von den Winden abhängig; auch frage es sich, ob er auf

seiner großen Fahrt noch den Umweg über Tübingen machen könne. Sein Hoch galt der naturwissenschaftlichen Fakultät Tübingen und ihrem Dekan.

Nun sollte die Rückfahrt per Extrazug erfolgen. Doch zuvor gab es noch einen Extrazug sonderlicher Art. Als der Graf seinen Wagen bestieg, um zu seinem Hotel zu fahren, wurden schnell die Pferde ausgespannt und die begeisterten Studenten zogen den Wagen bis zum „Deutschen Haus". Das war der schöne Schluß der Ovation. Bald darauf war es still geworden im schönen Friedrichshafen. Ein langer Zug verließ den Bahnhof und verschwand im nächtlichen Dunkel. Doch ewig jung — bleibt die Erinnerung.

Zweimal ist der Jugend das seltene Glück zuteil geworden, die Halle in Manzell zu betreten. Die Konstanzer Ober-Realschüler und die Tübinger Studenten durften hinein. Viele andere haben es versucht, und es ist ihnen nicht gelungen. Aber der Graf hat mit dieser Zurückhaltung völlig recht. Denn wie könnte er all solchen Bitten, die fast täglich an ihn herantreten, Gehör schenken! Wir hätten heute noch kein solches Fahrzeug, wenn er es getan hätte. Es widersteht auch völlig seiner demütigen Gesinnung und seiner ausgesprochenen Neigung, in der Stille zu arbeiten und etwas Ganzes zu schaffen, ehe er damit an die Oeffentlichkeit tritt. Als im Herbst des Jahres 1907 etliche Journalisten ihn bestürmten, da gab er ihnen zur Antwort: „Ich bin kein Zirkusreiter; ich mache meine Versuche für mich." Gerade weil er so selbstlos fürs Allgemeinwohl arbeitet, muß er sich selbst und dem anstürmenden Publikum weise Beschränkung und Selbstverleugnung auflegen.



Zeppelin als Mensch.

Nur zwei Tugenden gibt's,
O, wären sie immer vereinigt!
Immer die Güte auch groß,
Immer die Größe auch gut.
Schiller.



Nicht selten muß man im Leben die schmerzliche Beobachtung machen, daß große Geister, Dichter und Erfinder, deren Werken man Bewunderung und ungeteilte Anerkennung zollte, beim persönlichen Verkehr in der Achtung sanken und als Menschen nicht das boten, was man hinter ihnen gesucht hatte. Das Gegenteil ist beim Grafen Zeppelin der Fall. Wohl hat selten eine Erfindung mehr Bewunderung gefunden, als sein lenkbares Luftschiff. Aber wir sagen doch nicht zu viel, wenn wir behaupten, daß uns seine Person noch weit größer dasteht als sein Werk. Zeppelin als Mensch verdient unsere größte Hochachtung. „Der erste Eindruck — schreibt ein Verwandter, ein höherer norddeutscher Offizier von ihm — dem sich wohl ein jeder, der den Grafen kennen lernt, nicht entziehen kann, ist der eines vornehmen, selbstlosen und gegen jeden ohne Unterschied liebenswürdigen Mannes, dessen Bescheidenheit nur von seiner geistigen Bedeutung übertroffen wird. Dabei ist er trotz seines hohen Alters von einer körperlichen Elastizität und geistigen Spannkraft, die für einen Siebziger geradezu erstaunlich ist." Dies Urteil stimmt vollkommen. Seine Vornehmheit ist nicht nur angeboren und anerzogen, sondern sie stammt aus seinem Innersten; er hat einen edlen Sinn, der um so edler ist, als er mit großer Demut und Bescheidenheit verbunden ist. In dem Grafen ist eine glückliche Vereinigung von Freundlichkeit und Festigkeit, von Milde und Strenge, von Güte und Ernst. Er läßt sich nicht beirren weder durch Lob noch durch Tadel.

Will man einen Menschen kennen lernen, so muß man ihn nicht nur am Tage der Freude, auf der Höhe des Lebens sehen; sondern am Tage

des Leidens, in des Lebens Prüfungen und Nöten. Nun wohl, solche sind neben hohen Freudenfesten dem Grafen in reichem Maße zuteil geworden. Wie manchen Kampf, wie manche Enttäuschung, wie viel Geduldsproben hat ihm sein Problem gebracht! Und gerade in solchen Zeiten hat er uns die größte Hochachtung abgenötigt. Wir denken da zurück an das Ereignis vom 17. Januar 1906. Damals fuhr Zeppelin am Nachmittag um halb 3 Uhr mit seinem Luftschiff Nr. 2 auf. Mit Beobachten der Höhensteuer beschäftigt, achtete man nicht auf eine Luftströmung, die dann das Schiff über Land führte, dem Allgäu zu. Es landete um halb vier Uhr auf einer von Wald umgebenen Wiese bei Kißlegg, unweit Ravensburg. In der folgenden Nacht nun wurde der Ballon durch Sturmwind gegen Bäume geschleudert und so zerzaust, daß der Graf sich entschließen mußte, sein Werk an der Unglücksstelle demontieren zu lassen. Das war ein harter Schlag. Aber gerade damals zeigte sich seine wahre Geistesgröße. Wie ein Held stand er unter den Soldaten, deren Auftrag es war, das Zerstörungswerk zu tun. Er selbst gab die Anordnungen dazu. Nicht als ein gebrochener Mann, sondern als ein Kriegsmann, der gewillt ist, nach einer verlorenen Schlacht aufs neue zu kämpfen, um einen großen Sieg zu erfechten. Damals kam gerade noch zur rechten Zeit ein Berichterstatter der Frankfurter Zeitung, Dr. Eckner, hinzu. Er sah Zeppelin und hörte seine Befehle zum Abbruch. Was hatte dieser Mann zu sagen? „Wie groß und stark ist doch das menschliche Herz, so allen Mächten auf Erden Trotz bietend, und wie schwach ist dabei des Menschen Werk, das ein Windhauch vernichten konnte!"

Das war sein Eindruck. Es ist unzähligemal auch der unserige gewesen, wenn wir mit dem großen Erfinder zusammen waren oder sein Lebenswerk, sei es mit wachsender Freude oder mit wehmütiger Teilnahme, beobachteten. Nach jenem Unfall im Allgäu wurden viele absprechende Urteile laut. Auch Wohlgesinnte meinten, nun sei es an der Zeit, aufzuhören und das Problem eines lenkbaren Luftschiffes einer andern Zeit zu überlassen. Allein der Graf ließ sich nicht irre machen. Sofort nahm er den Bau eines neuen Ballons von der gleichen Konstruktion in Angriff.

„Saevus tranquillus in undis" hat im Jahre 1567 der edle Fürst Wilhelm von Oranien auf eine Medaille prägen lassen. „Ruhig in stürmenden Wogen" ist auch unser Graf gewesen, nicht nur in den Stürmen

des Krieges, sondern noch mehr in den hoch sich türmenden Wellen der Anfeindung in seiner Friedensarbeit. Und gerade damals hat er diese innere Ruhe bewiesen, als seine Sache verloren schien. Es war eine übergroße Macht, die gegen ihn einstürmte, aber im Vertrauen auf Gott ging er mit Mut und Entschlossenheit, mit Geduld und riesenhaftem Fleiß wieder an seine Arbeit. Und sie gelang über alles Erwarten und alle seine Spötter und Feinde wurden zu Boden geschlagen.

Aber auch in seiner Eigenschaft als Gutsherr berührt uns seine Persönlichkeit sympathisch. Er stand während mehr als einem halben Jahrhundert in einem rührenden Verhältnis zum Pächter seines Landguts. Der Graf war noch ein Knabe gewesen, als dieser treffliche Landwirt unter Zeppelins Vater den Hof bezogen hatte und ihn dann Jahr um Jahr und Jahrzehnt um Jahrzehnt immer mit der gleichen Treue und dem gleichen Geschick bebaute. So bahnte sich allmählich ein Freundschaftsverhältnis an, dem der Unterschied des Standes keinerlei Abbruch tat. Da war Liebe um Liebe und Treue um Treue zu sehen. Und wir hätten es so manchem Unzufriedenen unsrer Zeit, der sich in Klagen gegen die sozialen Unterschiede ergeht, wünschen mögen, daß er einen Einblick in dieses Freundschaftsverhältnis hätte nehmen können. Als der Graf seinem Pächter und dessen Familie nach fünfzigjährigem treuem Dienst ein schönes Fest bereitete, da dichtete eine dem Pächter nahestehende Freundin ein köstliches Lied: „Des Pächters Jubiläum", worin es u. a. heißt:

> Noch fraget ihr: Wer hat das Band gewoben,
> Das Herr und Knecht umschlingt, das feste Band,
> Das fünfzig Jahre lang der Stürme Toben,
> Der Zeiten Not und Wechsel widerstand?
> Wer nennt die Kunst, die Klüfte überbrückt,
> Daß Graf und Pächter zarte Freundschaft pflegen?
> Die kenn ich wohl, drum sprech ich hochbeglückt:
> An Gottes Segen war's gelegen!

Übrigens wäre der Graf selbst weit davon entfernt, zu behaupten, daß er als Mensch nicht auch seine Schwächen habe. Er ist sich derselben sogar sehr stark bewußt. Und das führt uns hinüber zu einem neuen Abschnitt, der in seinem Lebensbild nicht fehlen darf.



Das Luftschiff über Straßburg,
in unmittelbarer Nähe des mit Flaggen geschmückten Münsters.
(Nach einer Photographie von Dr. Hollerieth, Straßburg.)

Zeppelin als Christ.

Wer ist ein Mann?
Der **beten** kann
Und Gott, dem Herrn, vertraut.
Wer ist ein Mann?
Der **glauben** kann,
Inbrünstig wahr und frei.
Wer ist ein Mann?
Der **lieben** kann
Von Herzen fromm und warm.
Ernst Moritz Arndt
in dem denkwürdigen Jahre 1813.

Der Däne Skovgaard-Petersen hat in seinem Buche „Des Glaubens Bedeutung im Kampf ums Dasein", das auch in deutscher Sprache Verbreitung gefunden hat, den Beweis durchgeführt, daß der Glaube auch für die Aufgaben unseres irdischen Tagewerkes — nicht etwa hinderlich, sondern im Gegenteil förderlich sei. Er sagt u. a.: „Der Gläubige ist kein ätherisch-geistliches Wesen. Er hat hier auf Erden weder Engelsflügel noch eine Heiligenkrone. Was auch immer seine Seele von Kräften der zukünftigen Welt bergen mag, äußerlich ist und bleibt er doch ein Kind der Erde, der Staub macht ihn schmutzig und der Regen macht ihn naß. Die Sonne bräunt ihn und Dornen und Disteln stechen ihn ebensogut wie die Kinder dieser Welt. Seine Schuhe verschleißen auf den Wegen der Erde, und er muß sein Brot im Schweiß seines Angesichts essen." Als „Hirngespinst" bezeichnet es Skovgaard, wenn man behauptet, der Glaube schade der Position eines Menschen und mache, daß er's nirgends zu etwas Ordentlichem bringt; wenn man ein Christ sein wolle, dann müsse man den Gedanken aufgeben, in dieser Welt etwas zu leisten. Und wenn man ein irdisches Ziel erreichen wolle, dann müsse man sich eben der Welt gleich stellen und das himmlische Ziel verleugnen. Nein, das Gegenteil ist richtig! „Gerade wenn man es nicht der Welt gleich tun will, wird man recht tüchtig und geschickt

für das Leben in der Welt. Gerade wenn man nicht von der Welt sein will, lernt man's recht, in der Welt vorwärts zu kommen."

Die Ausführung scheint uns in besonderer Weise auf den Grafen Zeppelin zu passen. Wir behaupten kühn: Gerade weil er so fest in der Ewigkeit gewurzelt ist und seine Seele mit Gott im Frieden steht, konnte er ein so großes Werk für diese Zeit schaffen. Um so mehr konnte er sich seinen irdischen Pflichten hingeben, als er für seinen inneren Menschen die Ruhe gefunden hatte, die nur der Glaube gibt. So erklärt sich sein fast an Verwegenheit grenzender Soldatenmut. So allein haben wir uns auch seine bewunderungswürdige Energie bei seinen Flugversuchen zu erklären. Wir hätten heute noch kein lenkbares Luftschiff, wenn der Graf nicht kraft seines Glaubens an einen persönlichen, lebendigen Gott, der auch sein Lebensschicksal lenkt und leitet, immer wieder bei den schwersten Enttäuschungen Geduld bewiesen hätte. Und seine Geduld bestand nicht nur in einer Ergebung ins Unvermeidliche, sondern in dem geduldigen, zielbewußten Weiterarbeiten im Vertrauen auf die Hilfe Gottes. Wenn der Graf da und dort in seinen Reden und Gesprächen etwas davon angedeutet und bezeugt hat, so darf man dessen versichert sein, daß dies sein innerstes Empfinden und Erleben ist. Er hat seine Lebensaufgabe aus Gottes Hand genommen und hat sie mit ihm und für ihn gelöst.

Wohl ist er sich dabei bewußt. daß er kein eigentliches Reichsgotteswerk tut, sondern für die irdischen Zeitverhältnisse arbeitet. Er tut seine Pflicht als Soldat and Patriot, indem er zunächst an den Kriegsfall denkt. Er tut seine Pflicht als Mensch und als Bürger, indem er sich der großen Tragweite seiner Erfindung auch für den Handel und Verkehr bewußt ist. Darin sieht er seine Aufgabe. Er weiß die Diener am Wort zu schätzen, die das Evangelium verkündigen und die hinausziehen in die fremden Länder, um den göttlichen Samen hinauszustreuen ins große Völkermeer. Er hat eine große Hochachtung vor allem, was der Mensch und der Christ wirklich für Gott tut oder um Gottes und des Gewissens willen leidet. Aber das schließt ja nicht aus, daß er auch seine besondere Aufgabe als einen Auftrag Gottes annehmen darf. Und so gewinnt sein Werk eine höhere, sittliche Bedeutung.

Noch ein Zug seines Wesens muß hervorgehoben werden; das ist seine große Wahrheitsliebe. Der Graf ist aller Lüge feind und ein

durchaus aufrichtiger Charakter, durch und durch ehrlich. Wie er spricht, so meint er es auch. Dadurch hat sein Auftreten etwas außerordentlich Vertrauenerweckendes. Auch die Dankbarkeit ist ihm in hohem Maße eigen. Er versteht zu danken, nicht nur mit Worten, noch weniger mit Phrasen und schwulstigen Redensarten — das ist durchaus nicht sein Fall — sondern mit jener warmen, treuen Liebe, die noch nach Jahren einer Freundlichkeit gedenkt.

Und besonders schön ist auch seine Friedensliebe. Der Graf erhielt zu seinem siebzigsten Geburtstag unter anderem auch eine Gratulation von seinem ehemaligen „Feinde", dem über achzig Jahre alten pensionierten Gendarm Köhler aus Einville bei Nancy, der 1870, als Graf Zeppelin seinen verwegenen Rekognoszierungsritt ins Elsaß unternahm, sich ihm mit anderen Kameraden zwischen Selz und Wörth entgegenstellte. Der alte Herr, der sich seit einiger Zeit zum Besuche in Weißenburg aufhält, steht mit dem Grafen schon seit langem in freundschaftlich-brieflichem Verkehr und hat jetzt auch ein herzliches Dankschreiben von seinem ehemaligen Gegner erhalten.

Graf Zeppelin ist kein Dogmatiker. Er läßt sich nicht auf theologische Streitfragen ein. Aber deshalb liegen ihm die Glaubensfragen keineswegs fern. Im Gegenteil, die Glaubenssätze sind ihm von früher Jugend an zu Glaubensschätzen geworden, die er um keinen Preis fahren lassen möchte. Was er als Kind und heranwachsender Jüngling mit klarem Sinn und warmem Gemüt ergriffen und geglaubt hat, das hat er auch als gereifter, in den Stürmen des Lebens erprobter Mann festgehalten. Es ist das positive Evangelium in kirchlicher Form, das seine Erbauung bildet. Die apostolisch-reformatorische Lehre vom sündigen Menschen, der des Ruhmes vor Gott mangelt, aber in Christo gerechtfertigt und beseligt ist, ist auch des Grafen religiöse Überzeugung.

Er ist aber auch in religiöser Hinsicht ganz ein Mann der Tat. Er macht nicht viele Worte; sein Leben, sein Wandel, seine Taten weisen die Echtheit seines Glaubens und Bekenntnisses aus. Professor Hilty sagt einmal mit Recht: „Wenn unser Christentum uns nicht pflichtgetreuer für die Aufgaben des täglichen Lebens und Berufes, uneigennütziger in Geldsachen, gleichgültiger gegen Reichtum und Ehre, gütiger gegen alle Menschen, freudiger im Gemüt und hoffnungsvoller für die

Zukunft macht, dann ist es noch nicht das rechte, sondern mehr eine Partei oder Kirchensache, als das Christentum Christi." Wie wohltuend ist es doch, daß wir in unserer Zeit noch auf solch echtes Christentum hinweisen dürfen!

Sehr stark ausgeprägt ist bei dem Grafen das Bewußtsein, daß Gott die Lebensschicksale des einzelnen ordnet, und daß wir mit unserem Leben und unserem Tun ganz in seiner Hand sind. Als kurz nach seinem großen Erfolge im Sommer 1900 einmal davon die Rede war, daß Gott ein Künstler sei in der Bildung und Führung von Menschenherzen, wandte er diesen Gedanken auch auf sein besonderes Lebenswerk an und sagte: „Ja, Gott ist der Künstler und ich bin sein Werkzeug." Und deshalb ist Zeppelin auch so sehr davon durchdrungen, daß er ohne Gottes Hilfe sein Werk gar nicht hätte tun können. Und deshalb weist er immer das Lob seiner eigenen Person rundweg ab.

Dieses tiefe Durchdrungensein davon, daß an Gottes Segen alles gelegen ist, teilt der Graf übrigens mit vielen bedeutenden Männern, die auf Erden Großes geleistet haben. Wir erinnern da z. B. an den berühmten Chemiker Justus von Liebig (1803—1873). Er hat im Jahre 1865 in der Eröffnungsvorlesung eines Kollegs über Pflanzenchemie, das er in München las, seinen Zuhörern gesagt: „Vergessen Sie nicht, daß wir bei all unserm Wissen und Forschen, bei unserer Tatkraft und geistigen Größe kurzsichtige Menschen bleiben und daß unsere eigentliche Kraft in der Anlehnung an ein höheres Wesen wurzelt." Und Alexander von Humboldt schreibt in einem Briefe an Varnhagen von Ense einmal: „Die Naturgeschichte wie die Menschengeschichte ist ein harmonisches, von Einem Geiste getragenes, von göttlichen Kräften und zweckvollen Gesetzen bestimmtes Universum." Tiefer noch wie Humboldt hatte Karl Georg von Raumer, der ausgezeichnete Naturforscher und Geograph, der sich auch als Pädagoge hervortat, den eigentlich christlichen Gedanken erfaßt. Er sagt: „Das Ziel aller Bildung ist Wiederherstellung des Ebenbildes Gottes, welche mit der Wiedergeburt beginnt. Diese ist das Werk der zeugenden, schöpferischen Kraft Gottes und wirkt, wiewohl in ihrem Ursprung und ihrem Ziel Geheimnis, auf Erden in wahrnehmbarer, unverkennbarer Weise eine neue Schöpfung, einen neuen Menschen." Und Oswald Heer (1809—1883), der verdiente Erforscher der Urwelt

der Schweiz, schrieb beim Tode einer Tochter einem Freunde: „Alles Wissen und Können befriedigt uns nicht und hat doch eigentlich nur einen untergeordneten Wert. Das Betrachten der Wunderwerke der Natur erfüllt uns wohl mit Staunen und Bewunderung, läßt uns aber an sich kalt; und nur der Gedanke, daß Gott sich seiner Geschöpfe liebend annimmt und sich ihrer erbarmt, erwärmt und beruhigt unser Herz. Er allein gibt uns den vertrauensvollen Glauben an eine höhere Weltordnung und die beseligende Zuversicht, daß wir alle in das Buch des Lebens eingeschrieben seien. Ja, die Liebe ist das Höchste, sie bleibt ewiglich."

Es ist eine ganz verkehrte Meinung vieler Modernen, daß tiefgehende, gründliche Wissenschaft sich nicht mit kindlich zuversichtlichem Heilsglauben vertrage. Der auf den Gebieten der Physiologie und der Chemie so bedeutende Louis Pasteur, der namentlich durch sein Verfahren gegen die Tollwut weltbekannt geworden ist, war ein gläubiger Christ; der hochgelehrte Mann warf sich mit der Einfalt eines Kindes betend vor seinem Vater im Himmel auf die Knie. Er hat kurz vor seinem Tode einmal die Äußerung getan: „Ich habe viel studiert, darum habe ich den Glauben eines bretonischen Bauern." *)

Es sei genug an diesen Beispielen. Sie sollten nur bestätigen, was uns an der so sympathischen Persönlichkeit Zeppelins in so starkem Maße zutage tritt. Der Graf hat so tief in das Wesen der Natur, der Wissenschaft und der Technik hineingeschaut, daß es ihm ein Rätsel bleibt, wie unsre Modernen Gott im Universum und in all den wunderbaren Vorgängen der irdischen Schöpfung nicht finden können. Und dann ist es die große Wahrheit, von der wir zu Anfang dieses Abschnittes ausgingen, die uns der Graf in so eindrücklicher Weise zu Gemüte führt: der christliche Glaube ist kein Hindernis, sondern im Gegenteil eine wesentliche Förderung für erfolgreiches Schaffen in dieser Welt.

*) Vergl.: „Die größten Geister über die höchsten Fragen." Zitate aus den Werken der bedeutendsten Männer. Von Dr. Engel. Mit 32 Porträts. Gebd. 3 Mk.

Zeppelin als Erzieher.

Des Mannes Wert ist nicht im Kleide,
Und ob er geh' in Gold und Seide;
Des Mannes Wert ist im Gemüte
Und in der angestammten Güte.



Als der Graf seine große Schweizerfahrt gemacht hatte, erschien in der „Neuen Zürcher Zeitung" ein Feuilleton-Artikel mit der Überschrift: „Zeppelin als Erzieher", worin eine Dame erzählte, daß sie so gern einmal ihrem Jungen das Luftschiff gezeigt hätte, aber es habe sich nicht machen lassen, zum Bodensee zu reisen. Sie schreibt: „Was mußte das für einen Eindruck machen auf ein Kind, wenn man ihm erzählte: „Denke, da war ein Mann, der hat sein ganzes Leben daran studiert, wie man wohl ein lenkbares Luftschiff machen könnte, und als er schon alt war, glaubte er, es sei ihm gelungen. Aber es war nichts, das Schiff wollte sich nicht lenken lassen, und er mußte es zertrümmern. All seine Zeit und all seine Kraft und Hoffnung und sein Geld hatte er darangewagt, und nun war alles nichts. Mancher hätte sich nun verzweifelt in eine Ecke gesetzt und gedacht: „Nun ist mir alles egal!" Aber der alte Zeppelin hatte ein junges, starkes Herz, das den Mut nicht verlor, nie, nie, auch wenn alles verloren schien. Er fing wieder an zu studieren und zu schaffen. Und wenn er auch nicht mehr jung war, so wollte er doch nicht ausruhen, sondern immer wieder versuchen, ob ihm sein Werk nicht doch gelinge. — Und endlich gelang es. Sein neues Luftschiff ließ sich lenken, wie ein williges Pferd, und sein Herr flog mit ihm durch die Lüfte, als stolzer Sieger über alle Hindernisse und Zweifel. Und nun sollst du das Luftschiff sehen."

Ja, wenn ich's ihm nur hätte zeigen können!

Heute nachmittag nun war ich mit meinem Jungen und seinem Freund im Wald. Die Buben hatten ihre Tafeln mitgenommen und wollten

Schule spielen. Es war heiß, aber ein starker Ostwind ließ uns die Hitze nicht so stark empfinden. Ganz still war es ringsum, man hörte nur den Wind in den Tannenwipfeln rauschen und den Gesang der Vögel. Herrlich hatten wir's an unserem Waldrand, wir sahen weit übers Land hin bis über den Greifensee und auf die Berge. Von ferne klang ein Läuten von Glocken, bald lauter, bald leiser. Es war ein sonderbares Geläute, aber ich dachte mir zuerst nichts dabei, bis ich einmal in die Weite sah. Da — „der Zeppelin! der Zeppelin!" Ich schrie es im größten Jubel und die Buben stürzten herbei und staunten. Wirklich und wahrhaftig, da war er zu uns gekommen, natürlich extra, daß meinem Buben das erzieherische Erlebnis nicht entginge! Ziemlich nahe vor uns stand der lange weiße Körper in der Luft, und seine Motoren waren es gewesen, die das melodische Tönen verursacht hatten, wahrlich eine „Sphärenmusik", der Gesang des Optimismus!

Das Luftschiff kam vom Zürichberg her und fuhr gegen Dietikon, direkt gegen den Wind. Der Wind blies tapfer den seltenen Vogel an und wollte ihn zurücktreiben, war er doch schon oft über derlei Vögel Meister geworden! Aber wahrhaftig, dieser wich ihm nicht, sondern fuhr ihm wie ein Pfeil mitten ins Herz und überwand ihn.

„Buben, das ist das Schönste, was wir sehen konnten," jubelte ich und erzählte ihnen die Geschichte vom Zeppelin. Mein Junge hatte sich auch schon auf den Bauch geworfen und zeichnete den „Zeppelin" auf die Schiefertafel; dann liefen die zwei um eine Waldecke, um ihn bis zum letzten Augenblick sehen zu können. Noch von weit her trug der Wind das „Läuten" an unser Ohr.

„Gehört der Zeppelin zur Schweiz oder zu Deutschland?" fragte mein Bub.

„Zu Deutschland."

„O-o," machte er mit einem Gesicht, wie wenn ihm sämtliche Bleisoldaten ins Wasser gefallen wären.

„Ja," sagte ich, „es ist schade für uns. Aber weißt du, der Zeppelin gehört der ganzen Welt."

„Warum?"

„Weil er aller Welt zeigt, wie man's machen muß, wenn man zum Ziele kommen will."

Auf dem Heimweg fragte der Junge, erfüllt von dem seltenen Ereignis: „Was ist das Aller-Allerseltenste auf der Welt?"

Da sagte ich ihm: „Das Aller-Allerseltenste ist ein Mensch, der nie, auch wenn ihm alles verloren scheint, den Mut verliert."

Mein Bub war befriedigt, dann hatte er also doch das Allerseltenste gesehen.

„Gelt," sagte er, „das war nett von Zeppelin, daß er zu allererst in die Schweiz gekommen ist?"

Ja, das war nett von ihm, und wir wollen ihm zum Dank uns auch immer wieder sagen, daß das Ja, der Glaube eben doch das letzte Wort behalten muß! Denn das hast du doch der Welt zeigen wollen mit deinem Werk, nicht wahr, Zeppelin?"

Dieser hübsche Artikel gibt gut wieder, was wir sagen möchten. Graf Zeppelin hat unserem heutigen Geschlecht eine treffliche Lehre gegeben. Er wirkt durch sein Beispiel in hohem Grade erzieherisch. Wie treffen wir doch heutzutage neben einem ans Unglaubliche grenzenden Leichtsinn jenen unseligen Pessimismus an, der beim geringsten Anlaß die Flügel hängen läßt und alsbald den Mut verliert, wenn sich Schwierigkeiten zeigen. Es fehlt am Vertrauen und an der ausharrenden Geduld, an dem energischen Weiterarbeiten auf ein bestimmtes Ziel hin. Das ist das Bild der Menschen unserer Tage, wie es uns leider immer wieder begegnet. Da ist es wohltuend, auf das Beispiel Zeppelins hinweisen zu können. Er hat einen hohen Mut bei aller persönlichen Demut. Er hat eine nie versiegende Freudigkeit, so bitter auch die Pillen sind, die ihm eingegeben wurden. Er hat sich durch keine Enttäuschung einschüchtern lassen. „Nit noloh gwünnt!" („nicht nachlassen gewinnt") hieß es auch bei ihm, und sein Erfolg hat ihm recht gegeben. Emil Sandt schreibt einmal: „Wenn man den Grafen Zeppelin kennen lernt, wie ich ihn kennen lernte, dann erst kann man begreifen, daß dieser Mann, der so oft niedergebrochen ist, nie erschlagen werden konnte. Er übt eine souveräne Festigkeit allen Ereignissen gegenüber aus, die ihn treffen können. Und was sein Schutz war gegen die Finsternis, die ihn doch so manchmal umfangen hat, das ist auch sein Schutz gegen das Licht, das ihn mit seinem Glanze blenden könnte. Der Graf ist keine komplizierte Natur. Aber dafür ist jeder Zug, den er hat,



Die Landung des Zeppelin'schen Luftschiffes in Echterdingen.
(Nach einer Photographie von L. Schaller, Stuttgart.)

groß; jeder Gedanke wiederum, den er entwickelt, durch eben diese Größe einfach. Und es mag besonders betont werden: nichts ist gesucht an ihm; auch seine Einfachheit ist ohne Pose."

Es ist noch ein weiterer Zug seines Wesens, auf den hier hingewiesen werden muß. Zeppelin kennt keine Menschenfurcht. Wie er einst draußen in Feindesland eine herrliche Furchtlosigkeit an den Tag gelegt hat, so hat er es auch auf dem Felde der friedlichen Arbeit genugsam bewiesen, daß Bismarcks bekanntes Wort auch das seinige ist: „Wir Deutsche fürchten Gott und sonst nichts in der Welt." Weder Menschenruhm noch Menschenspott kann ihn beirren. Nie im Leben ist uns ein Mann begegnet, dem das Urteil der Menschen so einerlei ist, wenn er weiß, daß er vor Gott und seinem Gewissen recht handelt. Das hat sich gerade bei seinen Luftschiffahrten aufs Schönste gezeigt.

In den Zeiten, als es schwer ging und die Spötter nicht fehlten, hat er um der Meinung der Menschen willen gewiß nicht abgelassen. Er sagte mir vor Jahren einmal: „Ich nehme es keinem Menschen übel, wenn er mich für einen Toren hält; deshalb weiß ich doch, daß es meine Aufgabe ist, ruhig weiter zu machen, und meine Idee, die ich für richtig erkannt habe, weiter zu verfolgen." Um der Menschen willen, die zu Hunderttausenden an den Ufern des Bodensee und des Rhein sehnsuchtsvoll auf seine große Fahrt warteten, ist er keine Stunde früher aufgestiegen, als er es aus technischen Gründen mit wirklich gutem Gewissen tun konnte. Diese Freiheit von Menschenfurcht, von eitler Ruhmsucht und diese Erhabenheit über den Spott kleinlicher Geister ist ein Stück seiner Geistesgröße.

„Eine wunderbare Erscheinung ist dieser Graf Zeppelin in unserer Zeit — schreibt ein hervorragender Gelehrter. — Gegen eine ganze Welt von Vorurteilen hat er sich durchgerungen. Sein Vermögen hat er aufgeopfert, und nun haben sein kühner Mut, seine unbeugsame Kraft endlich alle Widerstände besiegt, die ihm entgegengestellt wurden. Nun fliegt er mit Herrscherruhe durch die Lüfte, während alle Kleinmütigen und Zweifler unten stehen und sein Werk wie ein Märchen bestaunen."

Wenn man heute klagen muß über den Mangel an charaktervollen und charakterfesten Persönlichkeiten, so haben wir nun hier eine solche, die unser Geschlecht erzieht und zu sich emporhebt.

Aber wir sind weit davon entfernt, durch diese Blätter einem Sterb-

lichen Weihrauch zu streuen und Menschenruhm zu treiben. Damit würden wir unserem Grafen einen schlechten Dienst erweisen, ja sogar sein Mißfallen erregen. Nein, wir wollten nur nachweisen, daß dieser Mann, dessen Mut und Erfindungsgeist, dessen Energie und Arbeitsfreudigkeit von aller Welt angestaunt und gepriesen wird, aus höheren Quellen schöpft. Was er ist und was er lebt, was er schafft und was er leidet, vermag er nur durch den Glauben. Sein Leben, das so selten reich ist an Arbeit und an Liebe, ist von Jugend auf hineingetaucht in das Sonnenlicht der göttlichen Liebe. Darum ist er auch wie ein heller Sonnenstrahl einem jeden, der ihm näher tritt. Und darum wirkt er durch sein großes Lebenswerk auf unser ganzes heutiges Geschlecht als Erzieher.

Mit freundlicher Erlaubnis der Dichter lassen wir hier noch etliche Gedichte folgen.

Der Schweizer Dichter Joh. Brassel in St. Gallen dichtete zum 70. Geburtstag des Grafen:

Ein Held im Krieg, ein größerer im Frieden,
So stehst du da voll Wagemut, ein Greis,
Dem Gott ein selten schönes Los beschieden:
Nach Müh und Kampf des Sieges höchsten Preis.

Groß war das Ziel, nach dem du zäh gerungen
Bei Tag und Nacht, durch manches lange Jahr.
Der zweite kühne Ritt ist dir gelungen,
Still staunend steht der Spötter dreiste Schar

Und schaut empor und sieht dich hoch erhoben
Im Luftkreis, sicher lenkend den Ballon,
Und hört der Menge Jubelruf dich loben
Als deines Vaterlandes besten Sohn.

Du hast gekämpft, geopfert und verbessert,
Dein ganzes Sein ins große Werk gefügt,
Und ob man dir die Suppe oft verwässert,
Der Glaube an dein Werk, er hat gesiegt.

Er hat gesiegt, weil bei der Arbeit Schwere
Der Kopf nicht nur, nein, auch das Herz dabei,
Das Herz, das für der Heimat Ruhm und Ehre
Von Jugend auf geschlagen kühn und frei. —

Nun schwebt dein schimmernd Schiff hoch in den Lüften,
Wie der Gestirne Schar im weiten All;
So ruhig wie der Aar ob Firn und Klüften
Die Kreise zieht im Morgensonnenstrahl.

Ein neuer Morgen grüßt auch deine Schwingen,
Und ahnend zieht es durch den Menschengeist,
Als müßt' das Werk auch neue Zeiten bringen,
In der ein fern Geschlecht den Sieger preist. —

Noch bist du, denn du schaffst — und immer heller
Wird deines Sorgenlebens Abend sein,
Und steht einst still des Lebensschiffs Propeller,
Fahr froh ins Meer der Ewigkeit hinein!

Und aus der Feder des Professors Karl Statsmann in Straßburg stammt das folgende Gedicht:

Ihr deutschen Männer, Frauen, Töchter, Knaben,
Vom hohen bis zum niedern Haus und Stand,
Legt eure Arbeit, die Geräte aus der Hand,
Und einen Augenblick mir zugewandt
Vernehmt: Ihr sollt ein hohes Freudfest haben,
Ihr sollt des deutschen Mannes heut gedenken,
Der uns gezeigt, was hoher Sinn vermag
Und Fleiß und Wagemut, ihr sollt zum Ehrentag
Sein Bild zum Vorbild deutscher Jugend schenken.
Nicht werden hoch von Türmen Glocken klingen,
Kein Festchor wird dem kühnen Helden singen;
„Mein Abend naht," so wird der greise Wager sagen,
„Laßt mich zur Arbeit gehn in diesen ernsten Tagen!"

Und sieh! ringsum das Volk verstummt und lauscht:
Auf blauer See da lagert riesengroß
Sein Werk, halb Schiff, halb Fischleib, ein Koloß.
Ein kurzer Wink, und horch! es knarrt und rauscht
Wie Räderwerk und Flügelschlag. Ein Stoß,
Und lebensvoll erhebt sich ob der Fluten Schoß
Und steigt empor, es gleißt im Glanz der Sonnenstrahlen,
Die lachend See und Land und Luft bemalen.
Fast neidisch schaut dem seltnen Schauspiel zu
Der Aar, der drüber kreist. In Landes Sommerruh'
Tönt feierlich der Klang der Kirchenglocken
Und in der Werkstatt Rad und Hammer stocken.

Heil, großer Deutscher, Zeitgenosse du,
Der uns gedenken wird noch in der Lebensabendruh',
Des Festtag wir mit hohem Stolz erleben!
Du Mann der Tat, nicht Worte dürfen wir dir geben,
Nur stummen Dank, und schwach, zu danken sind uns Herz und Hand, —
Doch inniger und lauter für dein Werk und Streben
Dankt dir das Vaterland!

Nachtrag.

Die große Deutschland-Fahrt.

„Nicht uns, Herr, nicht uns, sondern deinem Namen gib Ehre um deiner Gnade und Wahrheit willen. Psalm 115.



o weit war dies Büchlein geschrieben, als plötzlich Graf Zeppelin am Morgen des 4. August seine große Fahrt begann. Welch ein Ereignis in der Geschichte der Luftschiffahrt, in der Kulturgeschichte überhaupt! Noch steht ganz Deutschland, ja die ganze Welt unter dem tiefen Eindruck der gewaltigen Erlebnisse. Es war ein Siegeszug ohne Gleichen, ein nationaler Festtag, wie ihn Deutschland seit Jahrzehnten kaum erlebt hat. Aber diese Triumphfahrt sollte nach Gottes Ratschluß mit einer eminenten Katastrophe enden. Fast ist das Menschenherz zu klein, um so viel Freud und so viel Leid zu gleicher Zeit zu fassen. Haben wir aber nicht recht gehabt, wenn wir sagten, Zeppelin als Mensch und als Christ stehe uns größer da als sein Werk? Groß, wahrhaft groß und edel, frei von kleinlichen Zügen hat er sich gerade in jenen Tagen gezeigt! Und wenn wir uns in den ersten Stunden nach dem erschütternden Ereignis in Echterdingen gefragt haben, ob die Herausgabe dieses Büchleins jetzt noch angezeigt wäre, so sind wir doch schnell zu der Meinung gekommen, daß jetzt erst recht dieser Mann nach seinem Innersten der Welt bekannt werden muß.

Und noch etwas anderes ist uns dabei groß erschienen. Das ist die Volksseele, die nicht nur mitgejauchzt, sondern auch mitgeweint und, was noch mehr ist, mitgehandelt hat. Noch an der Unglücksstätte liefen die Beileidstelegramme ein und hohe Summen wurden dem Grafen zur Verfügung gestellt. Und dann ging in den nächsten Tagen noch einmal ein Siegeszug durch Deutschlands Gaue. Nicht ein Siegeszug über die Köpfe weg, sondern ein Siegeszug von Herz zu Herz und von Stadt zu

Stadt, ja von Land zu Land. Wenn die Börsen der Menschen sich freiwillig öffnen und reichlich spenden, dann steht das Herz dahinter. Und daß so viel tausend und aber tausend Herzen sich noch begeistern können für einen edlen Mann und für eine große ideale Sache, das hat uns mit Mut und Freude erfüllt; da haben wir uns sagen müssen, was vor etlichen Jahren Kaiser Wilhelm II. unserem Geschlecht zugerufen hat: „Das Ziel erkannt, die Kraft gespannt, die Schwarzseher verbannt." Trotz aller berechtigter Klagen über unser Volk wollen wir doch keinem unglückseligen Pessimismus verfallen, sondern uns freuen, daß doch auch noch ein Idealismus in unserer Volksseele schlummert, der sich zu Zeiten herrlich entfalten kann, daß besonders auch unsere Jugend sich noch begeistern kann für hohe Ziele, wie z. B. am Abend des Echterdinger Unglücks ein braver Konstanzer Gymnasiast gesungen hat:

Das sei des deutschen Wahlspruch heut,
Wo deutscher Klang das Herz erfreut:
Erbaut von deutschen Volkes Gut,
Gesteuert durch eisernen Mannes Mut:
Und hoch den Kopf zum Ziel hinan,
Ein ganzes Volk und sein stahlfester Mann.
Hoch Zeppelin „Fünf!"

Aber auch eine Kehrseite müssen wir erwähnen. Man ist in der Zeppelin-Begeisterung nach der Zwölfstundenfahrt da und dort zu weit gegangen. Man hat manchmal den menschlichen Genius in einer Weise gefeiert, die über das uns Menschen erlaubte Maß hinausgeht. Nicht, daß dies dem Mann, um den es sich handelt, geschadet hätte, daß er stolz und selbstbewußt geworden wäre. O, nein, wir haben ihn zwischen den zwei großen Fahrten mehrmals persönlich gesprochen und uns überzeugen können, daß er nach wie vor allen Ruhm von sich abweist, und daß das Bestreben seiner Jugend auch noch das Bestreben seines Alters ist, nämlich mit seinem Leben Gott zu ehren. Aber für die Menschen, die ihn so übermäßig feierten, mußte eine Demütigung kommen. Darin scheint uns gewissermaßen die Lösung des Problems vom Echterdinger Brand zu liegen. Gerade weil dieses so ganz ohne menschliche Schuld, so ganz durch elementare Gewalt geschah, so unerwartet, wie ein Blitz aus heiterem Himmel hereinbrach, ist es Gott im Himmel, der dadurch eine ernste Sprache gesprochen hat. Nicht den Mann wollte er vernichten oder schädigen — der Graf wurde ja auch hier wie schon

so oft in seinem Leben wunderbar bewahrt — auch nicht sein Werk wollte er zerstören, denn das geschah ja durch den Brand eines einzelnen Luftschiffes nicht; aber der Menschheit wollte er zeigen: „Ich bin's und keiner mehr! Ich wirke und wer will's aufhalten." Darum: „Nicht uns, Herr, nicht uns, sondern deinem Namen gib Ehre." Graf Zeppelin wird im Vertrauen auf Gott wieder rüstig an die Arbeit gehen, und sein Werk wird ihm gelingen. Aber sehen wir recht, dann tun wir ihm den größten Dienst, wenn wir mit ihm Gott die Ehre geben und den Meister droben rühmen, der solch hohe Gedanken und Kräfte den Menschen gibt, die ihm in Demut fest vertrauen. Tun wir das, dann hat das Echterdinger Unglück nicht nur Teilnahme und edle tatkräftige Hilfe zu Tage gefördert, nicht nur etliche Millionen Mark zum Bau neuer Luftschiffe hervorgelockt, sondern, was noch mehr wert ist, dann hat es eine hohe sittliche Bedeutung gehabt für unser ganzes heutiges Geschlecht.

Die Ereignisse der beiden bedeutungsvollen Tage 4. und 5. August sind noch in aller Gedächtnis. Dennoch geben wir der Vollständigkeit halber zum Schluß eine kurze Übersicht darüber:

Es war ein ganz prächtiger Augustmorgen, als der Graf früh nach 6 Uhr seine Fahrt begann. Er liebt die Überraschungen. Und diese Überraschung ist vollständig gelungen. Nicht einmal in Friedrichshafen wußte man außer den Nächstbeteiligten etwas von seiner Absicht. Zwar sollte sie zunächst eine Probefahrt sein. Und dann, wenn sie gelänge, zur Dauerfahrt, zur längst ersehnten Vierundzwanzigstundenfahrt werden. Und sie schien glänzend zu gelingen. Wir hörten gegen 7 Uhr das Luftschiff surren. Bald erschien es auch. Jenseits des Rheins auf Badener Boden fuhr es. Schön, graziös flog es durch die Lüfte. Willig gehorchte es seinem Steuer. In Konstanz fand man ein von Zeppelin ausgeworfenes Telegramm: „Über Konstanz alles gut. Gruß den Meinen. Graf Zeppelin in der Luft." Und dann ging's den Rhein entlang über Schaffhausen nach Basel. Unbeschreiblicher Jubel überall. In Basel fuhr das Schiff über das Münster in einer Höhe von etwa 300 Meter; dann nordwestlich Straßburg zu. Dort war es um 12 Uhr. In Maxau, unweit Karlsruhe, hatte sich eine Menge von etwa 30000 Menschen angesammelt. Sie jubelten dem tapfern Mann in den Lüften zu. Dann ging's über Speyer und Mannheim in der Richtung nach Mainz. Doch kurz vor Mainz mußte Zeppelin nachmittags 5 Uhr 15 Min. in Oppen-

heim landen, weil ein gesprungenes Rädchen eines Motors um Minuten zu spät ersetzt wurde, um die Wärmeeinflüsse überwinden zu helfen, denen der Motor nicht gewachsen war. Aber die nötige Reparatur war bald bewerkstelligt. Kurz nach 10 Uhr abends stieg der Riesenballon ruhig und sicher wieder auf. Er fuhr über Mainz. Und dann die Nacht durch nach Stuttgart. Gegen ½7 Uhr morgens überfuhr er die schwäbische Hauptstadt und war während einer Stunde über derselben sichtbar. Von allen Kirchen läuteten die Glocken. Eine große Menschenmenge hatte sich in den Straßen, auf den Dächern und den höhergelegenen Punkten angesammelt. In der Richtung gegen Hohenzollern fuhr das Schiff der Heimat zu.

Und wurde die heimische Stätte erreicht? In Echterdingen wurde eine abermalige Landung nötig. Sanft, wie der Graf es von seinem Luftschiff immer behauptet hatte, landete er auf einer großen Wiese. Das Weißmetall eines Lagers war geschmolzen, da war eine Reparatur angezeigt. Schon von Mannheim an war man mit nur einem Motor gefahren. Der Graf und seine Mitarbeiter waren ganz zuversichtlich. Sie hofften bald nach Manzell zu kommen. Da brach der Sturm los, der verhängnisvoll werden sollte. Überaus heftig setzte der Gewittersturm ein. Der Ballon wurde aus den Ankern gerissen; eine Gondel wurde in die Höhe gehoben und wieder auf den Boden geworfen. Der Ballon entzündete sich. Im Nu war das ganze Luftschiff ein Raub der Flammen. Nur ein trauriges Gerippe blieb übrig. Einige Personen wurden verletzt, doch wurde ein größeres Unglück gnädig verhütet. Der Graf war gerade nicht zugegen, er hatte sich in einen Gasthof zurückgezogen. Wäre die Explosion eine Viertelstunde früher geschehen, so wäre er nach allem menschlichen Ermessen verloren gewesen; denn da befand er sich im „Salon", der ganz vernichtet ward. Als ihn die Schreckenskunde ereilte, war er schnell mit einem Automobil an der Unglücksstätte. Tief ergriffen stand er da, aber er hatte bald seine Ruhe wieder. Noch eilte er nach Stuttgart, um der Bevölkerung den Dank für den schönen Empfang persönlich zu erstatten. Dort wurde ihm von seinen braven Schwaben eine rührende Ovation gebracht. Und als er am späten Abend in Friedrichshafen dem Zug entstieg, da standen sie wieder Kopf an Kopf in dichtgedrängten Scharen. Mit tränenerstickter Stimme dankte der Graf für alle Teilnahme. Er fühlte es tief: er stand nicht mehr allein, sein deutsches Volk stand hinter ihm. Telegraphisch tröstete ihn der Kaiser und beglückwünschte ihn zu dem ruhm-

vollen Erfolg. Der König von Württemberg kam persönlich zu ihm und sprach seine Teilnahme aus. Und von Stunde zu Stunde mehrten sich die Telegramme und Beileidsbezeugungen aus allen Gegenden, aus dem In- und Ausland. Darin waren alle einig: Der Erfolg des Zeppelin'schen Luftschiffes steht trotz des tragischen Abschlusses unangefochten da. Echterdingen war nur wieder eine neue Prüfung in der merkwürdigen Lebensgeschichte unseres Grafen Zeppelin.

Zum Schluß lassen wir noch einmal den vorher erwähnten St. Galler Dichter Johannes Brassel zu Worte kommen:

Trüb ging der See, und grau Gewölk im Westen
Verschlang der Abendsonne gold'ne Pracht,
So schwer lag's heute auf der Brust der Besten,
Die harrend dein gedacht bei Tag und Nacht.

Du standst vor mir. — Ich aber dacht' im stillen:
Im Unglück wächst und festigt sich ein Held;
An ihm muß sich das stolze Wort erfüllen:
Dem Braven, Mutigen gehört die Welt.

Den Dornenpfad der schwersten Opfer gehen
Muß jeder, der nach höchsten Zielen strebt,
Ein kleines Golgatha ist jedem auserſehen,
Doch auch der Ostersiegesſang: Er lebt!

Du lebst, denn durch die deutschen Lande klinget
Ins Leid hinein der deutschen Treue Lied,
Das fern vom Belte bis zum Bodan dringet
Und dich aus Nacht auf zu den Sternen zieht.

Und diese Treue läßt dich nimmer fallen,
Weil felsenfest sie auf dein Werk vertraut.
Schon sieht entsteigen sie den hohen Hallen
Den neuen Segler, den die Liebe baut!

Im Unglück groß, steh wieder ins Getriebe
Der hehren Arbeit, die dir Gott beschied;
Denn höher als dein Schiff trägt dich die Liebe
Des deutschen Volkes und — manch schlichtes Lied.



